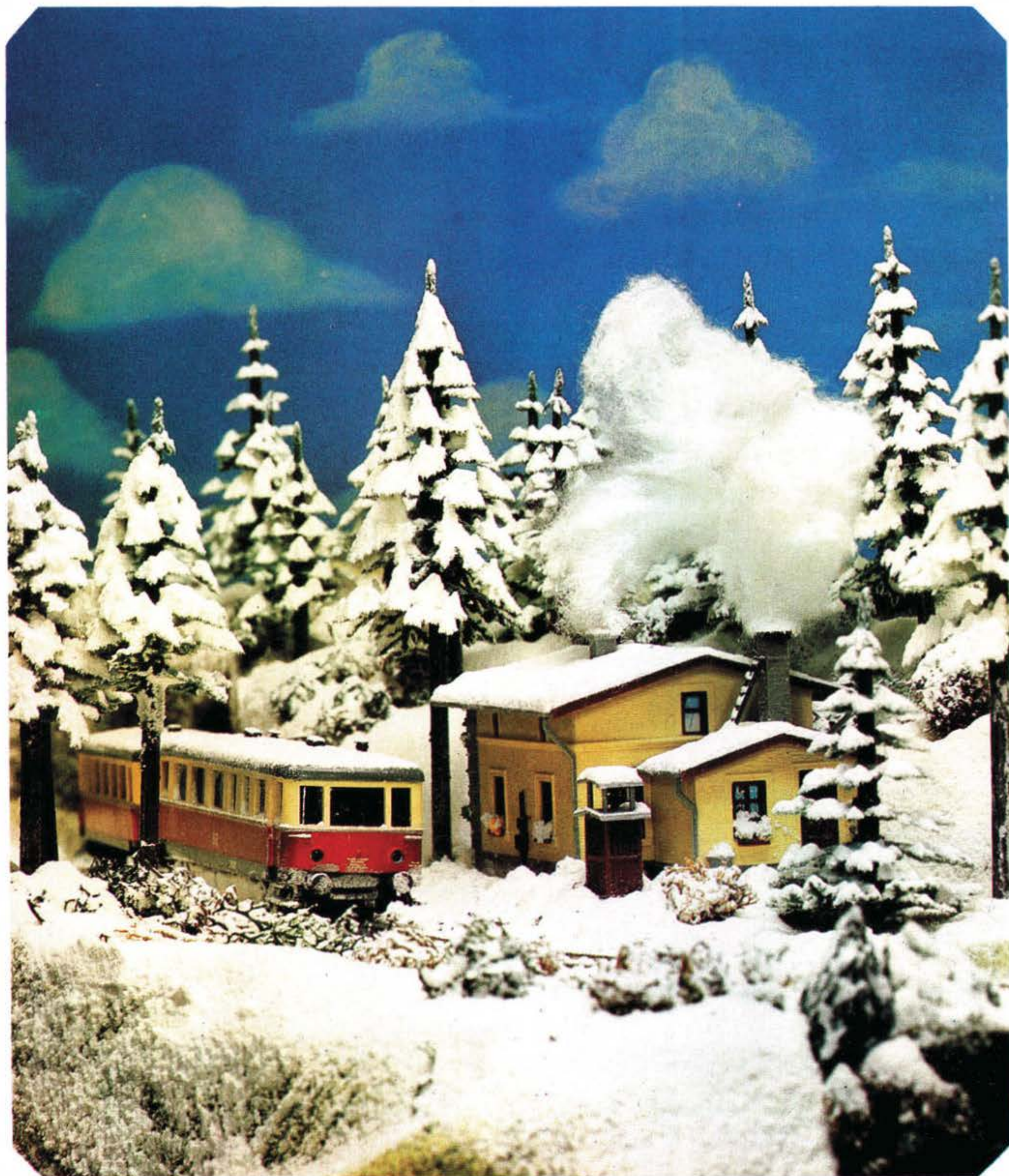
2
85

transspress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Sonderfahrten 1985



eisen bahn **mosaik**

Umgeschaut im Bw Halle G

Halle (Saale) gehört zu den größten Eisenbahnknoten unseres Landes. Hier befinden sich auch zwei Bahnbetriebswerke, Halle P und Halle G.
Die jetzt noch vorhandenen Schuppen 1 und 2 (ex 7 und 8) des Bw Halle G wurden 1923 bzw. 1928 errichtet. Die ehemaligen Schuppen 1 bis 6 wurden abgerissen. Früher gab es hier also wesentlich größere Anlagen. Der heutige Schuppen 1 hat 20, Schuppen 2 29 Stände. In einem ist z. Z. das Eisenbahnmuseumsfahrzeug V 601001 abgestellt. Die Dampftraktion gehört hier schon lange der Vergangenheit an. Halle G wurde in den letzten Jahren eine Hochburg der BR 119. Die im Industriebahnhof Halle stationierten meterspurigen Dieselloks sind ebenfalls hier beheimatet. Seit 1964 gehört zum Bw Halle G außerdem die Einsatzstelle Merseburg. Maschinen dieses Bw sind auf den Strecken nach Halberstadt/Wernigerode, Sangerhausen/Nordhausen sowie Eilenburg/Falkenberg (Elster) anzutreffen.

1 Lokparade vor Schuppen 2 am 12. August 1984. Darunter befinden sich die 119 130, 119 129, 119 057, 131 075, 131 024, 119 173 und 101 013.

2 Die 119 102 und 118 238 ebenfalls am 12. August 1984

3 119 130 im Schuppen 2 abgestellt

4 Rangierlok 106 712 auf der Drehscheibe

5 Loks der BR 110 sind hier nur in geringer Stückzahl beheimatet.

6 Aus einem Neubautender entstand dieser Sprühwagen. Gekuppelt mit einem weiteren Tender preußischen Ursprungs, bildet diese Zusammenstellung ein interessantes Nachbauobjekt für Modelleisenbahner.

Text und Fotos: V. Emersleben, Halle

1



2



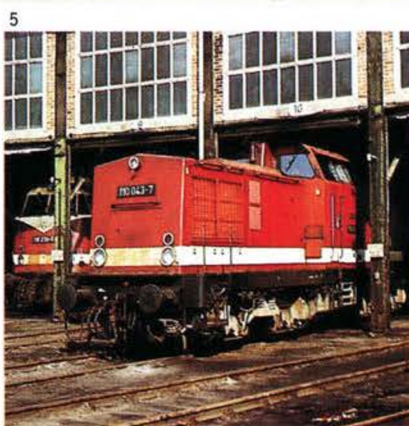
3



4



5



6



modell eisenbahner

inhalt

2/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Der VT 135 auf der Fahrt durch den Winterwald. Mit Hilfe von Farbpulver, Gips sowie Plakatfarbe wurde diese Landschaft gestaltet. Zur besseren Haftung ist eine leichte Benetzung mit Wasser empfehlenswert.
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge BieghoIdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 1. 1985
Geplante Auslieferung: 19. 2. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Fritz Borchert,
Leitender Lektor, transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

„TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE"

vorgestellt anläßlich des 25jährigen Bestehens des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

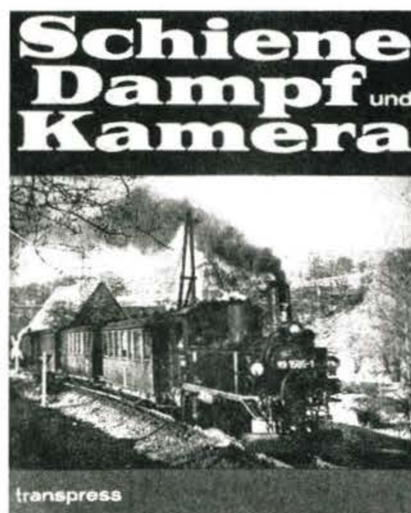
Im polygrafischen Fachjargon nennt man die hier als Überschrift genutzte Zeile eine Marke, und sie hat der Reihe, von der im Rahmen der populärwissenschaftlichen transpress-Literatur die Rede sein soll, vom ersten Band an den Namen gegeben. Ob sie ein Markenzeichen für Qualität geworden ist, vermag der Autor dieser Zeilen nicht zu sagen, obwohl er die Reihe von den ersten Überlegungen an begleitet hat. Jedenfalls hüten sich Verlag und Autor, die hohe Nachfrage als Qualitätsmerkmal zu werten: die Auflagenhöhe reicht einfach nicht aus für den großen Kreis der Freunde, die für Eisenbahngeschichte Interesse bekunden.

Band 1 der „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE" erschien 1978, nachdem 1975 die Vorgespräche mit einem dazu vom Verlag einberufenen Arbeitskreis begonnen hatten: es war „Die Harzquer- und Brockenbahn" im quadratischen Format, abgeleitet von der Reihe „MODELLBAHNBÜCHEREI TRANSPRESS". Das Buchmanuskript verfaßte ein „outsider", der rasch zur Feder griff. Uns war es recht, wollten wir doch mit diesem „Versuchsballon" prüfen, wie derartige Themen ankommen würden, sowohl auf dem Binnen- als auch auf dem Exportmarkt.

Die Folgen sind bekannt. Nach der Formatumstellung erblickten in kurzen Abständen bis Ende 1984 weitere 16 Bände das Licht der Welt. Autoren waren Eisenbahner und Nichteisenbahner, Akademiker und Handwerker, alte und ältere und noch sehr junge Freunde; auch eine Frau war dabei. Es gab Einzelautoren und Kollektive bis zu vier Mann.

Ausdrücklich sei die konstruktive Arbeit der Gutachter erwähnt. Mitunter war der Autor eines Bandes Gutachter eines anderen, ohne daß es umgekehrt auch der Fall gewesen ist. Oft haben sie durch Ergänzungen aus eigenem Sammelgut zum Erfolg beigetragen.

Spätestens an dieser Stelle kann man die Frage stellen: Na und, was ist schon dabei, einen größeren Aufsatz über ein begrenztes Sachgebiet zu schreiben? Sicher, Material zu sammeln, es zu sichten, zu verdichten und dann die Dokumente mit ein paar munter daherfließenden Sätzen zu verbinden ist keine nationalpreisverdächtige Leistung. Und doch: Viele, die jahrelang, mitunter jahrzehntelang zusammengetragen, gemessen, gezeichnet, fotografiert, gefragt, die Familie beschwichtigt, Freunde aktiviert haben, von Bekannten nicht selten belächelt oder mit einem Kopfschütteln bedacht, mitunter sogar



Zwar nicht direkt im Zusammenhang mit der Reihe „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE" stehend, wurde dieser Buchtitel bei den Freunden der großen und kleinen Eisenbahn sehr beliebt. Er erschien 1975 und war Wegbereiter für die Herausgabe populärwissenschaftlicher Eisenbahn-Literatur im transpress-Verlag.

verdächtigt, Unlauteres zu treiben, mußten schließlich obendrein erfahren, daß nicht der unendliche Aufwand an Freizeit Geld und Enthusiasmus das Strapaziöse gewesen war, sondern das Verdichten des reichhaltigen Materials und das Aufschreiben. Bislang hatten wir in der Reihe als Autor noch keinen gelernten Historiker oder einen freiberuflichen Fachschriftsteller. Die meisten waren von der Grundausbildung Techniker und mußten sich nun mit Fragen der Ökonomie beschäftigen, denn sehr selten bestimmen technische Gegebenheiten die Entwicklung, sondern viel häufiger formen wirtschaftliche Absichten die technischen Lösungen. Von der Theorie dieses geschichtsbildenden Prozesses hat fast jeder in seiner Schulzeit gehört; aber wieviel schwerer fällt es, die Theorie in der eigenen Geschichtsschreibpraxis in die Tat umzusetzen! Jeder unserer Laienautoren und Laienhistoriker versuchte, neben seinem Hauptberuf mit bestem Wissen und Geschick das Seine zu Papier zu bringen. Entsprechend war der Aufwand in unserem Lektorat: vom raschen Durchsehen des Manuskripts auf Tippfehler bis zum völligen Umschreiben. Mitunter mußten wir auch Manuskripte zurückgeben. Zufrieden können wir feststellen, daß es nie zum bösen Krach zwischen Lektor und Autor kam, mitunter aber zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten, wenn z. B. ein Autor erklärte, von seinen 800 Manuskriptseiten mit den 500 Abbildungen – davon nicht wenige im Format A 2 – dürfe auch nicht eine Zeile oder gar ein Bild gestrichen werden.

Wie soll es weitergehen? Zunächst sind noch acht Verträge zu erfüllen. Darunter befindet sich einer über eine neue Fassung der „Harzquer- und Brockenbahn", unseres Erstlings, nun ebenfalls im Reihenformat und inhaltlich anspruchsvoller als die Quadratausgabe; für die Arbeit wurden neue Autoren gewonnen.

Thematisch hatten wir uns bisher mit Eisenbahnstreckenbeschreibungen auf eine Art punktförmiger Geschichtsschreibung beschränkt, die eines Tages einmal ein größeres Bild ergeben wird. Dieses System vermag man zu erkennen an dem Beispiel der behandelten Steilstrecken in der DDR: die „Rübelandbahn", „Windbergbahn", „Sonneberg–Probstzella" und die „Steilstrekken über den Thüringer Wald" sind jedes für sich abgeschlossene Themen, zusammen aber bilden sie eine Darstellung des Eisenbahnwesens unseres Landes auf extremen Neigungen.

Künftig wollen wir zu technischen Querschnittsthemen übergehen, wie etwa „Kohlenstaublokomotiven der Deutschen Reichsbahn", um nur eine Möglichkeit zu nennen. Gedacht wird auch an Biographien bedeutender Eisenbahntechniker, doch soll sich die Reihe nicht auf Eisenbahnthemen einfahren. Auch andere Verkehrsbereiche, wie Straßenbahn, Schiffahrt und Luftfahrt werden mit erschlossen.

Bleibt zum Schluß die oft an uns gestellte Frage nach den Bezugsmöglichkeiten zu beantworten. Uns ist bewußt, daß zu viele Interessenten bislang enttäuscht worden sind und der Hinweis auf die Ausleihmöglichkeit in Bibliotheken ein schwacher Trost ist. Es wäre aber unverantwortlich, hier eine grundsätzliche Wende zum Besseren anzukündigen; wir können sie zur Zeit nicht aus eigener Kraft herbeiführen, obwohl wir intensiv an einer Lösung arbeiten. Denn nichts ist für einen Verlag unangenehmer, als den Wunsch seiner Kunden nach mehr Literatur nicht immer erfüllen zu können.

Leser fragen ...

„Unterbaureihe" 114?
Wie ich kürzlich erfuhr, erhalten einige Maschinen dieser Baureihe 1100-kW-Motoren (1500 PS), behalten aber den Heizkessel für die Dampfheizung. Dagegen sollen die mit 1100-kW-Motoren ausgerüsteten und als Unterbaureihe 115 bezeichneten



Loks elektrische Zugheizung erhalten.
Die 114 758 habe ich am 8. Oktober 1983 in Pößneck unterer Bahnhof fotografiert.
Inzwischen konnte ich weitere Maschinen des Bw Saalfeld mit der Bezeichnung 114 beobachten. Werden weitere folgen?
H.-J. Weise, Ilmenau

Leser antworten ...

Seit über einem Jahr BR 114
Im Zuge der weiteren Entwicklung des Triebfahrzeugparks werden Loks der BR 110 mit neuen Motoren und Strömungsgetrieben ausgerüstet, die den gestiegenen Leistungsanforderungen entsprechen und energetisch einen besseren Wirkungsgrad aufweisen. Das erfolgt entweder durch den Einbau von Motoren mit 900 kW (1200 PS) und entsprechenden Strömungsgetrieben (BR 112) oder teilweise auch von Motoren mit 1 100 kW (... 1500 PS) und entsprechenden Strömungsgetrieben (BR 114). Die Erprobung der Aggregate für die letztgenannte Variante erfolgte über mehrere Jahre. Die Loks erhielten als Arbeitsbezeichnung in Anlehnung an die Leistung der BR-Bezeichnung 115. Infolge eines Übermittlungsfehlers wurde durch das Raw Stendal diese als offizielle BR-Bezeichnung für die umgerüsteten Tfz verwendet, obwohl inzwischen aus anderweitigen Gründen als verbindliche BR-Bezeichnung die Nr. 114 festgelegt worden war. Dies führte zu einigen „Fehlbezeichnungen".
Seit dem 1. Januar 1984 werden alle umgerüsteten Loks der BR 110 als BR 114, unter Beibehaltung ihrer alten Ordnungsnummer, bezeichnet.
Klaus Halle,
Hauptverwaltung
Maschinenwirtschaft der DR
im Ministerium
für Verkehrswesen

Leser schreiben ...

Interessante Broschüre erhältlich
Am 1. Oktober 1984 waren es 70 Jahre her, als die Eisenbahnstrecke Heiligenstadt (Eichsfeld)–Schwebda eröffnet wurde. Bereits 1947 fuhr auf dieser Strecke der letzte Zug. Obwohl sie nur kurze Zeit bestand, ist ihre Geschichte außerordentlich interessant. Bis 1920 auf Teilstrecken mit Zahnstangen, danach als Steilstrecke im reinen Adhäsionsbetrieb mit Lokomotiven der BR 94 betrieben, wurde diese Bahn kaum über ihren Einzugsbereich hinaus bekannt. Die kürzlich erschienene Broschüre enthält Einzelheiten über Vorgeschichte, Bau und Inbetriebnahme, die Anlagen und Bahnhöfe, Besonderheiten der Betriebsführung, den Lokomotiveinsatz und die Entwicklung der Eisenbahnstrecke vom März 1945 bis zur endgültigen Stillegung 1947. Interessenten wenden sich bitte an die BSG Lokomotive Leinefelde, 5600 Leinefelde, Bahnhofstraße, wo diese Broschüre noch erhältlich ist.
P. Lauerwald, Nordhausen

Bisherige Arbeit gewürdigt
Anläßlich des 10. Volkskunstballs, der am 15. Dezember 1984 im Stadtbezirk Mitte unserer Hauptstadt, Berlin, stattfand, wurde die Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" des DMV der DDR mit dem Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv" ausgezeichnet. Damit wurden die Aktivitäten der inzwischen 21 Jahre alten AG in gebührender Form gewürdigt, worüber „me" bereits in den Heften 1 und 6/84 ausführlich berichtete.
D. Fügmann, Berlin

Eine Modellbahn-Ausstellung für jung und alt ...
... wird noch bis zum 28. Februar 1985 im Kunstkabinett des Stadtmuseums am Goetheplatz in Weimar zu sehen sein. Diese Sonderausstellung unter dem Motto „Modelleisenbahn und Zubehör" wurde mit Hilfe der AG Weimar des DMV der DDR organisiert. Neben der H0-Gemeinschaftsanlage der AG sind auch interessante Modelle in Vitrinen zu sehen. Öffnungszeiten: Sonntag bis Donnerstag 9–13 Uhr und 14–17 Uhr.
Stadtmuseum Weimar

Redaktion meint ...

Zum 15jährigen Bestehen der AG 1/29
Am 12. November 1969 wurde sie im damaligen Institut für Schienenfahrzeuge gegründet: die Berliner AG 1/29. Aus Anlaß des Jubiläums fand am 6. November 1984 im heutigen Stammbetrieb des VEB Kombinats Schienenfahrzeugbau eine Festveranstaltung statt. Freund Degenkolbe, Vorsitzender der AG, zog Bilanz. Er dankte vor allem der Kombinatsleitung für die kontinuierliche Unterstützung, um das Leben der Arbeitsgemeinschaft noch interessanter zu gestalten. Hier gibt es nicht nur viel Engagement für den Fahrzeugbau im Maßstab 1:1, sondern auch im Maßstab 1:87. Zahlreiche Modelle, ausgestellt in Vitrinen, beweisen das. Die H0-Gemeinschaftsanlage ist das Ergebnis jahrelangen Bemühens aller Freunde der jetzt 18 Mitglieder zählenden Arbeitsgemeinschaft. Untergebracht ist die Anlage in einem ehemaligen Bahnpostwagenkasten. Das Motiv: der Bahnhof Berlin-Grünau und die Anlagen des Stammbetriebes. Noch gibt es viel zu tun, obwohl das Fernsehen der DDR schon 1979, 1980 und 1983 für verschiedene Sendungen filmte und dadurch dafür sorgte, daß weit hinter den Kombinatstoren in Berlin-Grünau bekannt wurde, was hier geleistet wird. Viel wurde bisher auch für die Jugend getan. In der Albert-Koenen-Oberschule Berlin-Grünau und in der Erich-Horlitz-Oberschule Wildau werden von Mitgliedern der AG 1/29 Schülerarbeitsgemeinschaften geleitet. Der Aufbau von Gemeinschaftsanlagen, die Festigung der Grundkenntnisse auf dem Gebiet der Elektromechanik und das Ausprägen handwerklicher Fähigkeiten stehen hier im Vordergrund. Dies alles, so betonte Jürgen Degenkolbe, ist nicht nur sinnvolle Freizeitbeschäftigung schlechthin, sondern eine Arbeit, deren kultur-politische Bedeutung nicht zu unterschätzen und weiter zu erhöhen ist.
me

Ludwigslust statt Nordhausen
Das im Heft 1/85 als Poster veröffentlichte Foto von der 44 0647 entstand nicht in Nordhausen, sondern in Ludwigslust. Hartmut Michler aus Erfurt bannte diese Maschine auf den Film.

Richtungsweisend!



Aufgenommen an einer Werklok der Erfurter Industriebahn Anfang der 60er Jahre.
Foto: Archiv

Olaf Junges, Döbeln und
Hartmut Stange, Dresden

Heizlokomotiven der BR 50 in Dresden

Durch den beschleunigten Traktionswechsel Mitte der 70er Jahre wurden auch die im Bahnbetriebswerk Dresden beheimateten und nicht rekonstruierten Loks der Baureihe 50 überflüssig. Und da in anderen Bahnbetriebswerken Maschinen dieser Baureihe nicht mehr erforderlich waren, leisteten einige von ihnen bis zum Erreichen der Kesselfrist noch Heizdienste zusammen mit ebenfalls nicht rekonstruierten Loks der BR 52 und der BR 86 in der Einsatzstelle Zwickauer Straße des Bw Dresden.

Durch Ausmusterungen und Umstationierungen waren Anfang 1978 nur noch die 50 1815 und 50 3044 vorhanden. Doch im Verlaufe des Jahres 1983 schieden mit den 52 2678 und 52 6206 auch die letzten 52er aus. Dafür bekam das Bw Dresden aus Zwickau dort freigewordene Altbauloks der BR 50 zugewiesen. Später folgten noch einige Maschinen aus Nossen und Karl-Marx-Stadt.

Im Juli 1980 wurde mit der 50 3616 die erste rekonstruierte 50er als Heizlok nach Dresden umgesetzt. Durch die Zuführung weiterer Lokomotiven dieser Baureihe konnte in der Heizperiode 1981/82 erstmals völlig auf die Altbau-Maschinen verzichtet werden. Die 50 3014 war die letzte Dresdner Altbaulok der BR 50. Bis zum April 1982 in der Einsatzstelle Zwickauer Straße abgestellt, erhielt sie anschließend im Raw Meiningen eine Hauptuntersuchung und wurde an Eisenbahnfreunde in die BRD verkauft. Bis zum Frühjahr 1983 ist der Bestand an rekonstruierten Loks der BR 50 auf 8 Maschinen angestiegen. Im Oktober 1983 erhielt das Bw Dresden wiederum eine Altbau-50er. Es ist die 50 2407, die vom Bw Karl-Marx-Stadt übernommen wurde.

Der Heizeinsatz erfolgt vorwiegend bei Ausfällen von stationären Dampfspendern im Bw sowie Raw Dresden. Im Oktober 1982 wurde die für Heizzwecke verwendete 86 1333 von der Einsatzstelle Pirna zur Einsatzstelle Annaberg-Buchholz umgesetzt. Seitdem hat in Pirna eine Dresdner 50er den Heizdienst übernommen. In den Wintermonaten wird bei Frosttemperaturen eine weitere Lokomotive zum Weichenheizen im Vorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs eingesetzt. Alle anderen Maschinen sind in der Einsatzstelle Zwickauer Straße abgestellt.

Vom 1. Dezember 1981 bis zum 22. Mai 1982 wurden mit einer Lok der Baureihe 50.3 – ab 15. März 1982 kam eine weitere Maschine hinzu – Planleistungen im Dresdner Raum gefahren. Bei diesen Lokomotiven handelte es sich aber um Leihloks aus dem Bw Nossen.

1 Die nicht zu Heizzwecken benötigten Maschinen wurden konserviert abgestellt. Der gute Pflegezustand der 50 3565 erinnert noch an ihren Betriebseinsatz im Harzvorland. Die Aufnahme entstand am 27. März 1983.

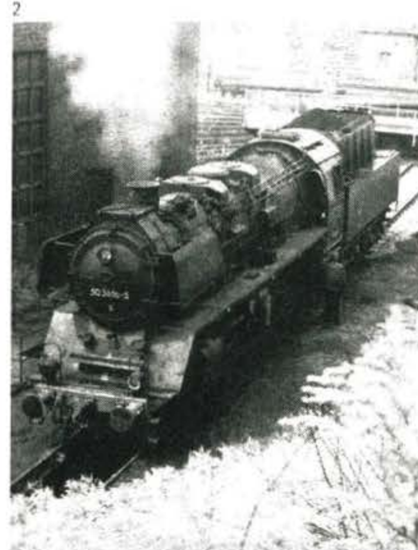
2 Die Lok 50 3616 steht als „Heizbereitschaft" am Schuppen I der Einsatzstelle Zwickauer Straße des Bw Dresden am 22. August 1981.

Fotos: H. Stange, Dresden

1



2



Übersicht über alle seit 1976 eingesetzten Heizlokomotiven der BR 50 des Bw Dresden (Stand: 31. Dezember 1984)

Lok	Herkunft	Verbleib	
50 1339	Betriebspark Bw Dre	16. 03. 77 an VEB	
50 1815	Betriebspark Bw Dre	05. 10. 79 z,	05. 80† Raw Mei
50 1860	Betriebspark Bw Dre	07. 08. 77 z,	77
50 1906	07. 78 vom Bw Rch	31. 01. 80 z,	12. 80† Bw Dre
50 1945	Betriebspark Bw Dre	11. 77	an Bw No
50 1992	12. 79 vom Bw No	31. 03. 81 z,	10. 81† Bw Dre
50 2407	10. 83 vom Bw Km		
50 2725	08. 78 vom Bw Rch	31. 03. 81 z,	10. 81† Bw Dre
50 3014	10. 79 vom Bw No	06. 82 in BRD verkauft	
50 3044	Betriebspark Bw Dre	09. 09. 78 z,	78†
50 3109	08. 78 vom Bw Rch	05. 10. 79 z,	12. 79† Bw Dre
50 3145	10. 79 vom Bw Km	12. 80	an Bw Swv
50 3516	02. 81 vom Bw Swv	03. 82	an Bw Gla
50 3565	01. 83 von BW Blk	10. 83	an Bw No; 10/84 wieder an Bw Dre
50 3603	02. 83 vom Bw Km	10. 84	an Bw No
50 3616	07. 80 vom Bw Km	3. 84	an Bw Km
50 3636	11. 81 vom Bw Ebw		
50 3654	11. 81 vom Bw Agm	10. 83	an Bw Km
50 3661	07. 84 vom Bw Km		
50 3673	05. 82 vom Bw No		
50 3690	10. 82 vom Bw Oeb	02. 83	Abgabe an Bw Km
50 3694	10. 82 vom Bw Swl		
50 3704	10. 82 vom Bw Oeb	02. 84	Abgabe an Bw Km

Legende: Agm – Angermünde, Blk – Blankenburg (Harz), Dre – Dresden, Ebw – Eberswalde, Gla – Glauchau, Km – Karl-Marx-Stadt, Mei – Meiningen, Rch – Reichenbach (V.), Swl – Salzwedel, Swv – Berlin-Schöneweide, No – Nossen, Oeb – Oebisfelde

Lok-einsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
In der letzten Zeit wurden folgende Lokausgänge aus dem Raw beobachtet:
Juli 1984: 50 3516, 50 3540, 50 3554, 50 3600, 50 3654, 50 3663, 52 8009, 52 8036, 52 8041, 50 8048, 52 8064, 52 8093, 52 8128, 52 8133, 52 8152, 52 8189, 86 607 (Diese Lok gehört dem VEB Steinkohlenkokereien „August-Bebel" Zwickau und wird dort als Werklok eingesetzt.)
August 1984: 41 1125, 41 1225, 50 3557, 50 3570, 50 3580, 52 3640, 52 3684, 52 8005, 52 8024, 52 8060, 52 8149, 52 8186, 52 8193, 52 8195, 52 8199, 52 6721 (Bw Falkenberg, Est Luckau). Die 44 0413 und 44 0890 aus Gera kamen zum Zerlegen ins Raw.
September 1984: 41 1125, 41 1273, 41 1303, 44 2350 (Bln-Schöneweide), 44 1600 (Erfurt), 50 3569, 50 3646, 50 3668, 50 3670, 50 3681, 50 3689, 50 3691, 50 3698, 52 8030, 52 8042, 52 8095, 52 8189.
Oktober 1984: 44 1378, 35 1113 (Nossen), 50 3529, 50 3570, 50 3559, 50 3603, 50 3670, 50 3697, 50 3705, 52 1412 (Bw Cottbus, Est Guben, zerlegt Ende Okt.), 52 8003, 52 8012, 52 8016, 52 8068, 52 8096, 52 8126, 52 8154, 52 8160.
November 1984: PmH Nr. 10 (44 0338), 44 1614, 44 1618, 50 3523, 50 3529, 50 3545, 50 3559, 50 3569, 50 3637, 50 3638, 50 3659, 50 3688, 50 3690, 50 3698, 52 8047, 52 8134, 52 8174, 65 1057 (Bw Bautzen, Umbau als Hzl vorgesehen). 95 6676, 44 2195 zerlegt.
Dezember 1984: 44 1618 zerlegt, 65 1057 im Raw.
In der Zeit vom 8. September bis 16. September 1984 fanden aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Strecke Arnstadt – Grimmenthal zahlreiche Sonderfahrten statt. Die Züge 9013 und E 604 wurden zwischen Arnstadt und Meiningen mit der 41 1225 des Bw Saalfeld bespannt. Am 15. September verkehrte die 94 1292 mit einem Sonderzug von Meiningen nach Oberhof und die 44 1093/95 1027 mit einem Sonderzug von Erfurt nach Oberhof. Auf der Fahrzeugausstellung in Suhl (8. September bis 16. September 1984) waren die 01 1531, 62 015, 58 261, 43 001 und 78 009 zu besichtigen. Am 7. Oktober 1984 verkehrte ein Sonderzug mit der 44 1093 zum 50. Jubiläum der Umspurung der Feldabahn zwischen Bad Salzungen und Kaltennordheim. Am 22. November 1984 wurden die 95 0009 und 03 2157 in das Ausland verkauft. Vor folgenden Reisezügen sind vielfach Probeloks des Raw Meiningen zu sehen: 7003, 7006, 7041, 7043, 7044 (KBS 630); 19069 (KBS 627).
Sch. (Ende November 1984)

Bw Elsterwerda
Lokbestand: 52 8015, 52 8020, 52 8104, 52 8111, 52 8113, 52 8149;
Umlauf 1: KBS 400: Schlußlok P 6482; P 3942; Ri ab 8.08 Uhr (73347), Ws an 8.30 Uhr; Ws ab 10.10 Uhr (73346), Ri an 10.20 Uhr;
KBS 400: P 3946 (Mo–Fr Doppeltrain mit Schlußlok BR 50 des Bw Nossen bis Gd); Ew ab 18.45 Uhr (Lzz 52298), Lhw an 19.10 Uhr;
Umlauf 2: KBS 400: P 6482 (mit Schlußlok); Rangierdienst Eb; Eb ab 8.00 Uhr (71235), Kbk an 8.10 Uhr; Kbk ab 8.30 Uhr (71236), Eb an 8.40 Uhr; Eb ab 9.00 Uhr (71212), Hda an 9.10 Uhr; Hda ab 9.40 Uhr (71213), Eb an 9.50 Uhr; Eb ab 10.35 Uhr (71222), Za an 10.50 Uhr; Za ab 11.30 Uhr (71223), Eb an 11.50 Uhr; Eb ab 12.00 Uhr (Lzv), Ew an 12.03 Uhr;
KBS 400: P 3946; P 3947 (Sa–So nur bis Ew); Ri ab 18.20 Uhr (56386), Ew an 18.55 Uhr; *KBS 400:* P 9947; P 9946;
Umlauf 3: Ew ab 10.30 Uhr (71205), Eb an 10.35 Uhr; Eb ab 10.50 Uhr (Lzz), Bla an 11.05 Uhr; Bla ab 11.30 Uhr (63221), Eb an 11.45 Uhr; Eb ab 12.00 Uhr (71237), Kbk an 12.10 Uhr; Kbk ab 12.30 Uhr (71238), Eb an 12.40 Uhr; Eb ab 14.00 Uhr (71214), Hda an 14.10 Uhr; Hda ab 14.30 Uhr (71215), Eb an 14.45 Uhr; Eb ab 15.10 Uhr (Lzz), Bla an 15.25 Uhr; Bla ab 15.50 Uhr (63223), Eb an 16.15 Uhr; Eb ab 16.30 Uhr (71239), Kbk an 16.40 Uhr; Kbk ab 16.55 Uhr (71240), Eb an 17.05 Uhr; Eb ab 17.20 Uhr (71216), Hda an 17.30 Uhr; Hda ab 18.35 Uhr (71217), Eb an 18.50 Uhr;
Umlauf 4: Fak ab 6.01 Uhr (52691), Eb an 6.35 Uhr; Eb ab 6.49 Uhr, Ru an 7.35 Uhr; Ru ab 7.45 Uhr (Lzv), Ew an 8.20 Uhr; Ew ab 11.00 Uhr (Lzz), Eb an 11.03 Uhr; Eb ab 11.40 Uhr (58234), Ri an 12.10 Uhr;
KBS 400: P 9940, P 9988; P 9987;
Ein wichtiger Hinweis
Mit Beginn des Jahres 1985 werden dem Bw Elsterwerda Loks der BR 118 zugeführt, die schrittweise bis zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1985 die Loks der BR 52.8 ersetzen werden. Zur Zeit sind die 52 8020, 52 8104, 52 8113, 52 8149 im Plandienst und die 52 8015 sowie 52 8111 abgestellt. Die 52 8124 wurde an das Bw Kamenz zurückgegeben. Folgende Umläufe werden bis auf weiteres in jedem Fall noch mit Dampf gefahren:
Maschine 1 Bedienen der Anschlüsse Kbk, Hda, Za; ca. 12.00 Uhr (Lz), Eb – Ew; Restaurieren, Pause; ab 15.51 Uhr (3946), Ew – Eb; ab 16.06 Uhr (3947) Eb – Ri; (Ew – Ri nur Mo–Fr); ca. 18.20 Uhr (56386) Ri – Ew; Restaurieren; Bedienen Anschluß Hda (siehe Maschine 4);
Maschine 2 ca. 10.15 Uhr (71205) Ew – Eb; Bedienen der Anschlüsse Kbk, Hda, Kbk, Hda, bei Bedarf Lz Bla (63221/63223) nach Eb;
Maschine 3 ca. 8.05 Uhr (73347) Ri – Ws; ca. 9.50 Uhr (73346) Ws – Ri; ca. 12.00 Uhr Vorheizen (5731); ab 14.27 Uhr (3946), Ri – Ew; Restaurieren; ca. 18.30 Uhr (Lz) Ew – Lhw;
Maschine 4 Lz Ru – Ew an ca. 8.30 Uhr; Restaurieren; ca. 11.00 Uhr (Lz) EW – Eb; ca. 11.40 Uhr (58234), Eb – Ri; Pause; ab 16.21 Uhr (9940), Ri – Ew (Lok bleibt am Zug); P 9988 Ew – Eb; P 9987 Eb – Ew;
Legende: Bk – Brieske, Bla – Bad Liebenwerda, Eb – Elsterwerda-Biehla, Ew – Elsterwerda, Fak – Falkenberg, Gd – Gröditz, Hda – Anschluß Haida, Kbk – Anschluß Kahla, Lhw – Lauchhammer West, Ri – Riesa, Ru – Ruhland, Sn – Senftenberg, Ws – Weißig, Za – Anschluß Zeischa.
Kn. (Ende Dezember 1984)

Bw Angermünde
Lokbestand: 50 3635, 50 3693, 50 8035, 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 52 8187;
Im Bf Angermünde (Agm) waren bis 12. Dezember 1984 abgestellt die 50 0033, 50 0040, 50 0029, 50 0043 sowie 52 1331. Im Planeinsatz befinden sich sechs Maschinen der BR 52.8. Die 50 3635 ist Reservelok, die 50 3693 (1'D) ist als Heizlok im Dienst.
Umläufe: Plan 1 (Tag 1): 4.00 Uhr bis 16.00 Uhr Bereitschaft Bw Agm; ab Agm 16.10 Uhr, an Stendell 17.05 Uhr; ab Stendell 18.05 Uhr (56541), an Agm 18.45 Uhr; Tag 2: 6.30 Uhr bis 9.30 Uhr Rangierdienst Bf Agm, ab Agm 10.20 Uhr (54592), an Schwedt 11.15 Uhr; ab Schwedt 11.40 Uhr (Lzv), an Agm 12.10 Uhr, ab Agm 14.10 Uhr (71584), an Pinnow 14.45 Uhr; ab Pinnow 15.45 Uhr (71585), an Agm 16.20 Uhr;
Plan 2 (Tag 1): ab Pinnow 6.25 Uhr (59509), an Agm 8.36 Uhr; ab Agm 15.26 Uhr (58521), an Bln-Kaulsdorf 17.03 Uhr (Mo–Mi und Fr/Sa); Tag 2: ab Agm 8.03 Uhr (59519), an Frankfurt (O.) 11.54 Uhr; ab Frankfurt (O.) 13.26 Uhr (59520), an Agm 16.14 Uhr.

We. (Mitte Dezember 1984)



Mehrere Monate war im Bahnhof Nordhausen Nord die 99 6102 beheimatet. Hier übernahm diese 1914 von Henschel gebaute Lok einen Teil des Rangierdienstes. Inzwischen befindet sich die Lok in Gernrode. Anfang Dezember 1984 erhielt das Bw Wernigerode Westerntor eine im Raw Halle auf Meterspur umgebaute Kö. Mit der DR-Nr. 199 010 bezeichnet, soll sie in Nordhausen ebenfalls rangieren. Der Einsatz einer weiteren meterspurigen Kö ist geplant. U. B. entstand am 10. August 1984 in Nordhausen Nord.
Foto: K.-H. Krebs, Nordhausen

A. A. Wassiljew und S. Dowgwillo, Moskau

SŽD-Lokomotiven der Baureihe TЭ

Die im Auftrage der faschistischen Wehrmacht durch die DR beschafften Lokomotiven der Baureihe 52 waren während des zweiten Weltkriegs auch in den vom Faschismus okkupierten Gebieten der Sowjetunion eingesetzt. Die dort nach Kriegsende verbliebenen Loks wurden von den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) zunächst als BR 52 übernommen und erst 1952 der SŽD-Baureihe TЭ zugeordnet. Der Buchstabe T heißt soviel wie Trophäen (Beute). Das Э weist auf die Achsfolge 1'E (1-5-0) hin. Die ehemaligen DR-Betriebsnummern blieben erhalten. So wurde aus der 52 1497 die TЭ-1497.

Außer den in deutschen Lokomotivfabriken und Betrieben der okkupierten Gebiete gebauten 52er, gelangten etwa zwei Dutzend analoger Lokomotiven aus Rumänien, das mit den deutschen Faschisten sympatisierte, nach 1945 als Reparationsleistung in die UdSSR. Die in Rumänien als BR 150[10] bezeichneten Loks erhielten bei den SŽD die Nummern ab 52/TЭ-9101.

Rund 1500 Loks halfen beim Wiederaufbau

Die Loks der BR TЭ dienten von nun an friedlichen Zwecken und haben beim Wiederaufbau des durch die Faschisten zerstörten Landes eine nicht unwesentliche Rolle gespielt. Rund 1500 Lokomotiven waren in mehr als 100 Bahnbetriebswerken vom Ural bis zur Westgrenze und von Archangelsk bis zum Schwarzen Meer beheimatet. Nachweislich taten sie bei den Litauischen-, Lettischen-, Estnischen- und Belorussischen Eisenbahnen sowie den Minsker-(Brest-Litowsker), Westlichen-, Kalininer-, Leningrader-, Oktober-, Moldauische-(Kischinjower), Odessaer-, Südliche-, Südwestliche-, Winnizaer-, Lwower- und Koweler Eisenbahnen Dienst. Die älteste Lok war die TЭ-004 (ex DR 52 004) und die jüngste die TЭ-7791 (ex DR 52 7791). Aus nach 1945 in der UdSSR vorgefundenen Teilen konnten noch 34 Loks der BR TЭ gebaut werden (TЭ-8001 bis TЭ-8034). Hinzu kamen drei in Rumänien für die CFR hergestellte, aber ebenfalls in der UdSSR verbliebene Maschinen, die als TЭ-9101 bis TЭ-9103 eingeordnet wurden.

Erst Umspurung, dann Modernisierung

Zunächst verkehrten diese Loks auf dem 1435-mm-spurigen Streckennetz der SŽD im Raum Kaliningrad (Königsberg). 1946 wurden die ersten Maschinen im Ausbesserungswerk Uretscha auf 1524-mm-Spur umgebaut. Sie lösten Loks älterer Baujahre ab. Dazu gehörten u. a. die TЭ-071, TЭ-2747, TЭ-2852, TЭ-4366, TЭ-5837, TЭ-6760 und TЭ-7404. Andere TЭ-Maschinen behielten zum Befahren des zunächst noch regelspurigen Streckennetzes im Kaliningrader Gebiet die europäische Standardspurweite.

Nach und nach erfolgte die Modernisierung der BR TЭ. 1949 wurde die TЭ-5508 wärmetechnischen Versuchen und Zugkrafttests unterzogen. Grundlage hierzu waren noch vorhandene Testberichte über die 52 4934 aus dem früheren Lokomotiv-Versuchsamt Berlin-Grunewald von 1944. Nachdem aussagekräftige Daten vorlagen, wurde ein umfangreiches Modernisierungsprogramm für die BR TЭ vorbereitet. Im April 1953 konnte die erste modernisierte Lok, die TЭ-6410, auf dem Versuchsring des Unionsforschungsinstituts für Eisenbahntransport im Gebiet von Schtscherbinka bei Moskau gründlich geprüft werden. Das Ergebnis war positiv. Danach begann die Modernisierung einer größeren Anzahl dieser Loks.

Dabei wurden u. a. drei Siederohre, ein Feuerschirm mit einer Länge von 1500 mm eingebaut und sämtliche Schweißverbindungen erneuert sowie die Durchmesser der Blasrohre auf 135 bis 140 mm verringert.

Weitere Verbesserungen realisierten die Eisenbahner in verschiedenen Bahnbetriebswerken, die meist dann auch für alle anderen Maschinen übernommen wurden. So erhielt die TЭ-5303 im Bw Jelgawa ein abgestuftes Blasrohr, das das Lokpersonal scherzhaft als „Birne" bezeichnete. Hinzu kam eine Verlängerung des Schornsteinaufsatzes zur besseren Rauchabführung. Breite Anwendung fanden auch der Umbau der Entwässerungsstutzen in der Rauchkammer, der Einbau von Schüttelrosten mit verringerter Neigung, Rußbläsern eines neuen Systems, Rjasanzew-Blasrohren und zwei vertikalen Dampfstrahlpumpen mit einer Leistung von 250 l/min. Die starren Schieber lösten Trofimow-Schieber ab. Zu den mit dieser Technik ausgerüsteten Loks gehörten u. a. die TЭ-2128 (Bw Radwilischkis), TЭ-3177 (Bw Molodetschno) und TЭ-4502 (Bw Priluki).

Eisenbahner des Bw Leningrad-Witebsk entwickelten und erprobten an der TЭ-6813 einen neuen Achsstellhebel. Hierdurch wurde die Laufachse entlastet und die Zugkraft um 10 bis 12% vergrößert. Später wurden diese Achsstellhebel auch zur Entlastung des vorderen Tenderdrehgestells verwendet.

Erstmals erhielten Anfang der 50er Jahre die auf dem Rangierbahnhof Gomel beheimatete TЭ-6744 und die im Bw Bessarabskaja stationierte TЭ-7783 Rangierfunkanlagen. Im September 1955 bekam der Tender einer TЭ-Lok im Ausbesserungswerk Daugavpils eine automatische Mittelpufferkupplung vom Typ SA-3. Dazu mußten zur Verstärkung der Böden die Wasserbehälter aufgeschnitten und auf den Rahmen

1



1 Lok 52-1333 des Bw Tschernjachowsk (bis 1945 Insterburg) im früheren Bahnhof Birkenfeld im März 1949. Noch waren die Strecken um Tschernjachowsk zum Zeitpunkt dieser Aufnahme regelspurig.

2 TЭ-7121 im Bahnhof Sowjetsk am 24. September 1965

3 TЭ-8017 als Heizlok im Bahnhof Tallinn (Dezember 1972)

4 TЭ-5019 der Baltischen Eisenbahn als Reservelok im Bahndepot Vilnjus (August 1979)

5 TЭ-068 der Baltischen Eisenbahn mit einem Güterzug in Tschernjachowsk (bis 1945 Insterburg) (August 1979).

aufgesetzt werden. Dadurch verringerte sich allerdings das Fassungsvermögen.

Schwarz, grün und blau

Die Farbgebung der TЭ-Loks war sehr unterschiedlich. Die vor Güterzügen eingesetzten Maschinen waren schwarz, das Laufwerk rot, Aufschriften sowie Zierleisten weiß gestrichen. Alle im Reiseverkehr genutzten Maschinen wurden grün lackiert, das Laufwerk ebenfalls rot. Es gab jedoch auch dunkelblaue (sowie hellblaue) Varianten: TЭ-1414 (Bw Daugavpils), TЭ-1428 (Bw Kalinkowitschi), TЭ-5597 (Bw Odessa Güterbahnhof) und TЭ-7345 (Bw Dno).

ketts. Im gesamten Raum der baltischen Sowjetrepubliken hatte sich schieferhaltige Kohle bewährt. Die TЭ-777 wurde im Bw Brest-Zentralbahnhof für den Rangierdienst mit einem Kohlen-Holzmehl-Gemisch beheizt.
Bei Verwendung der genannten Brennstoffe schwankte die Zuglast zwischen 1200 und 1500 t. Es kam vor, daß die Zuglast der TЭ-Lokomotiven in der Ebene über 4000 t betrug!

Universell eingesetzt

Die Maschinen bewährten sich auch im Personenverkehr. Unter günstigen Bedingungen erreichten diese Loks vor Schnellzügen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Aber auch vor Arbeits- und Hilfszügen wurde die TЭ-Lok aufgrund ihrer anspruchslosen Unterhaltung gern eingesetzt. Die Loks des Leningrad-Warschauer Bahnhof beförderten regelmäßig aus Kesselwagen bestehende Milchzüge.

zeuge der BR Эр, CO und Л lösten auch eine größere Anzahl von TЭ-Loks ab, die dann hauptsächlich Reservezwekken dienten. Anfang der 60er Jahre wurden rund 700 Lokomotiven der Baureihe TЭ an die DR (BR 52), MÁV (BR 520), GySEV (BR 555.0), ČSD (BR 555.3), PKP (BR Ty 2), CFR (BR 150.1), BDŽ (BR 15) und JŽ (BR 33) abgegeben.

Von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt

Die in der UdSSR verbliebenen Loks der BR TЭ wurden bzw. werden nach wie vor genutzt. Um die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen, erfolgte am 15. August 1956 im BW Rshew der Kaliningrader Eisenbahn versuchsweise die Umstellung der TЭ-7162 auf Ölhauptfeuerung. Die Probefahrten verliefen erfolgreich. Die Geschwindigkeit konnte auf schwierigen Streckenabschnitten erhöht werden. Vor allem aber erleichterte die Ölfeuerung die Arbeit des Heizerpersonals.
Im Januar 1957 wurde im Bw Tapa die TЭ-7354 auf Schieferölfeuerung umgerüstet, die sich auch bewährte und ebenfalls Verbreitung fand.
Zur Speicherung des Öls wurden umgebaute zweiachsige Kesselwagen (Ölbehälter) verwendet. Die Marcotty-Feuerungstüren ersetzte man durch Drehtüren, die aber nur zum Anfeuern not-

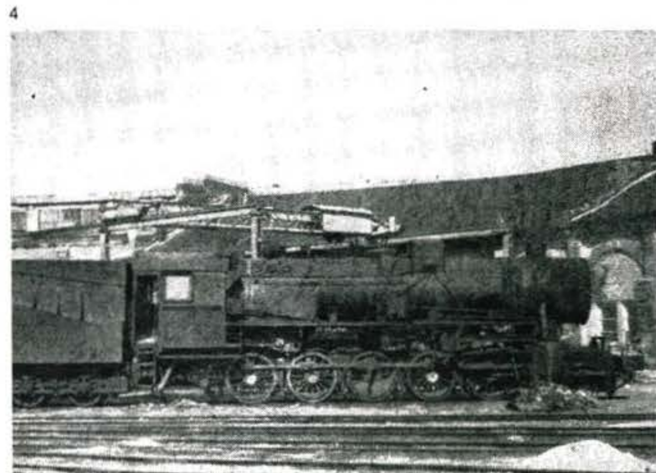
2



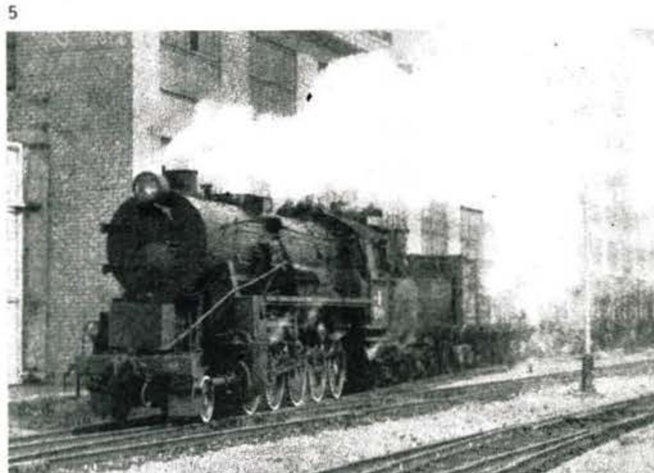
3



4



5



Später waren die Barrenrahmen nur noch schwarz. Die Kesselzierbänder und Riegel bestanden recht häufig aus Messing oder waren verchromt.
Vielfach wurden Staatswappen aus Metall angebracht, die von ausgemusterten Reisezugwagen stammten.

Feuerungsarten wurden vielfältiger

Durch die Modernisierung war es außerdem möglich, verschiedene Kohlengemische mit Erfolg zu verheizen. Sie setzten sich aus hoch- und minderwertigen Kohlen (70% als Grenze für minderwertige Kohle) zusammen. Verwendet wurden auch Braunkohlenbri-

Traktionswechsel führte zu Veränderungen

Gemäß dem 6. Fünfjahrplan über die Entwicklung der Volkswirtschaft im Zeitraum von 1956 bis 1960 wurden Dampfloks in sehr großen Dimensionen von modernen Diesel- und Elloks abgelöst. Die leistungstärkeren Triebfahr-

wendig waren. Der Brennvorgang konnte durch eine Klappe beobachtet werden. Der Aschekasten wurde durch Mauerwerk ausgekleidet, und der Schornstein erhielt einen Schornsteindeckel, wie die Lokomotiven der Baureihe 52 aus den ersten Baujahren 1942 und 1943. Die im Bw Resekne beheimatete TЭ-1351 verfügte über einen Stripkans-Brenner. In der Regel kamen aber Danilin-Brenner zum Einbau. Etwa 150 Maschinen der BR TЭ wurden auf Ölfeuerung umgebaut. Im Ausbesserungswerk Iwano-Frankowsk und im Bw Kowel rüstete man sogar einige TЭ-Loks Anfang der 60er Jahre für die ČSD auf Ölfeuerung um.

Auf Werkbahngleisen weiter mit Kohle
Einige Loks der BR TЭ fanden auf Werkbahngleisen weitere Verwendung. An Hütten- und Betonwerken des Urals wurden u. a. die TЭ-536, TЭ-1309, TЭ-3689 und TЭ-5757 abgegeben. Die TЭ-2537 erhielt im Glaswerk Konstantinowka, das durch die Herstellung des Rubinglases für die Sterne auf dem Kreml bekannt wurde, eine neue Heimat. Andere Maschinen leisteten beim Holztransport und in Papierfabriken wichtige Dienste. Die Tender der dort mit Holz oder Torf gefeuerten Loks erhielten Stahlgerüste, um den Brennstoffvorrat sicher zu lagern. Auf Holzfeuerung wurden u. a. die ehemaligen SŽD-Loks TЭ-706, TЭ-1150, TЭ-1349, TЭ-1688, TЭ-2136, TЭ-2684, TЭ-3414, TЭ-4914, TЭ-5010, TЭ-5054, TЭ-6030 und TЭ-8001 umgebaut. Meist sind sie aber inzwischen durch Diesellokomotiven abgelöst worden.
Noch in den 60er und 70er Jahren gab es reine TЭ-Bahnbetriebswerke. Eins von ihnen befand sich in Chowrino. Die im Bw Ostaschkow beheimateten TЭ-019, TЭ-039, TЭ-492 und TЭ-1553 beförderten noch vor kurzem schwere Güterzüge.

Noch immer nicht ausgedient
Gegenwärtig befinden sich die noch vorhandenen TЭ-Maschinen hauptsächlich im Reservebestand. Die restlichen Loks dieser BR (z. B. TЭ-1937 und TЭ-7782 des Bw Gulbene) sind vorwiegend im Baltikum beheimatet und bewältigen dort Güterzugleistungen, übernehmen Rangieraufgaben oder dienen Heizzwecken. Sie werden hier auch noch in den nächsten Jahren anzutreffen sein.
Manchmal werden TЭ-Lokomotiven bei Dreharbeiten der Filmstudios „Moldawa-film" und „Belarus-film" eingesetzt! Obwohl noch immer TЭ-Loks Plandienst versehen, steht schon jetzt fest, daß die TЭ-6644 (Škoda, Fabrik-Nr. 1470, Baujahr 1943) als Museumslok erhalten bleibt.

6



6 Reservelok TЭ-7441 der Eisenbahndirektion „Oktober" im Bahnhof Resekne (August 1979)

7



7 TЭ-7743 der Eisenbahndirektion „Oktober" beim Wassernehmen im Bahnhof Nowosokolniki (Mai 1978)

Fotos: Sammlung der Verfasser

Quellenangaben

(1) Rakov, V. A. „Lokomotivy im motorvagonnyj podviznoj sostav zeleznyh dorog Sovetskogo Soûza.
Ot pervyh parovozov do sovremennyh lokomotivov" (Lokomotiven und Triebwagenpark der Eisenbahndirektionen der Sowjetunion. Von den ersten bis zu den heutigen Lokomotiven), Moskva, Verl. Transzeldorizdat, 1956
(2) H. M. De Fleming, J. H. Price „Russian Steam Locomotives", U. K. David & Charles (Publishers), Limited, 1972
(3) M. D. Samojlov: Ustrojatvo, ekspluatacia i remont paravozov serii 52 (Entwicklung, Betrieb und Reparatur von Lokomotiven der Baureihe 52). Vilnius, TIESA, 1949
(4) Informacionno-tehniceskie pis'ma Latvijskoj i Kalininskoj zeleznyh dorog (Informations- und technische Schreiben der Lettischen und Kaliningrader Eisenbahnen). Wissenschaftlich-technische Gesellschaft der Eisenbahn, 1956 bis 1959
(5) Le Fleming H. M., Price J. H. Russian Steam Locomotives (Russische Damflokomotiven) /.../

Vorschau

Im Heft 3/85 bringen wir u. a.:

Über den sächsisch-preußischen Eisenbahnkrieg;
Straßenbahn in Mühlhausen (Thüringen);
PIKO-Steuerwagen verbessert;
BR 91 (H0) verändert;
N-Anlage im Schreibtisch.

Museumslokomotiven der ČSD

Im Heft 6/83 veröffentlichten wir eine Liste über alle zu erhaltenden Triebfahrzeuge in der ČSSR.
Dazu gehören auch Neubaulokomotiven, die von ČKD oder Škoda nach dem zweiten Weltkrieg für die ČSD gebaut wurden.
Die erste Lok der BR 475.1 entstand 1946. Ursprünglich für die Beförderung von Schnellzügen vorgesehen, war sie später meist vor Fernzügen zu sehen. Die BR 477.0 kam als Weiterentwicklung der Reihe 475.1 Anfang der 50er Jahre hinzu und gehörte zu den letzten Dampfloks im Planeinsatz bei den ČSD. Über die Neubaulokomotiven der ČSD berichtete „me" im Heft 9/80 anläßlich der offiziellen Beendigung der Traktionsumstellung ausführlich auf den Seiten 258 bis 260 und 263 bis 265.

1 und 2 Erhalten blieb die 475.179. Diese von den Eisenbahnern als Prinzessin bezeichnete Lok der Bauart 2'D1'h2, wurde 1949 von Škoda mit der Fabrik-Nr. 1901 ausgeliefert. Sie ist z. Z. in Děčin abgestellt.

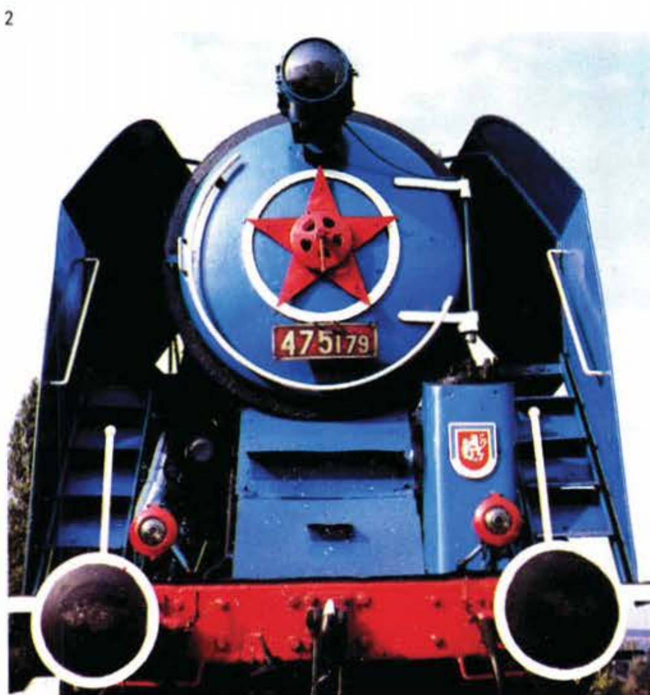
3 und 4 Die 2'D2-h3t-Lok 477.060 (ČKD 33059/1955) ist Eigentum des Nationaltechnischen Museum in Prag geworden. Die Maschine ist z. Z. in Čelá Hovice hinterstellt. Alle Loks dieser BR hatten aufgrund ihres Anstrichs bald den Spitznamen Papagei erhalten. Durch die fortschreitende Elektrifizierung wurden auch die 477er Loks entbehrlich. Die letzten waren im Bw Česká Lipa beheimatet und wurden bis 1977 im Plandienst eingesetzt.

Fotos: B. Jaroslav, Prag

1



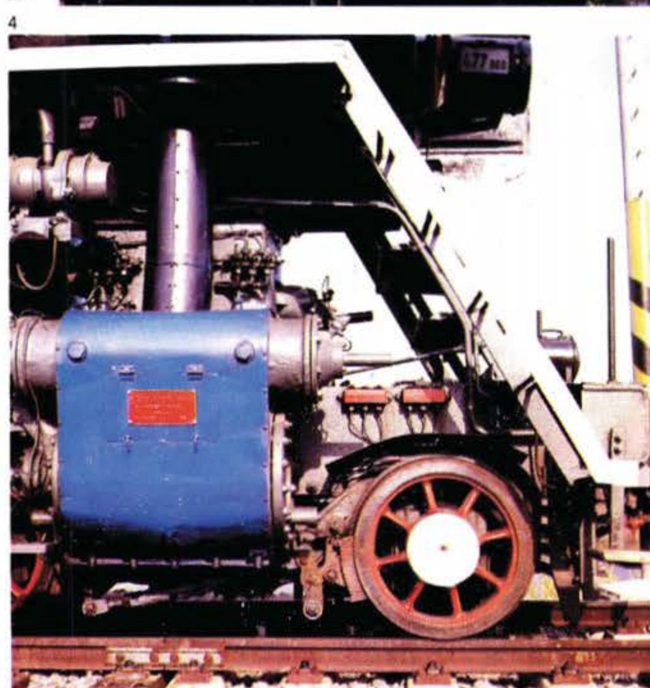
2



3



4



Sonderfahrten im Rückblick

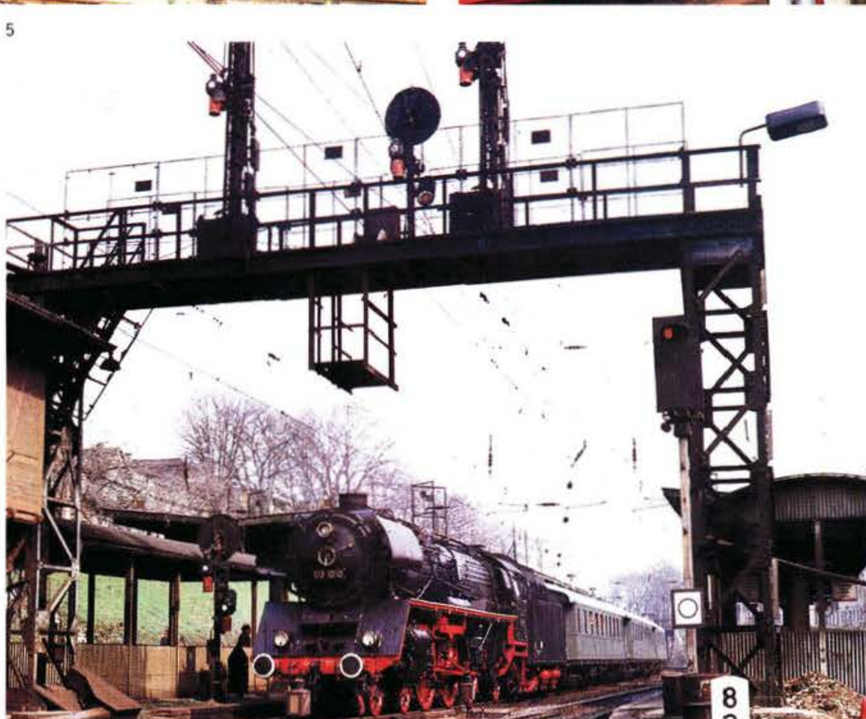
In den zurückliegenden Jahren ist das Sonderfahrtenprogramm, organisiert von der Deutschen Reichsbahn und dem DMV der DDR, vielfältiger, umfangreicher, aber auch interessanter geworden. Tausende Eisenbahnfreunde hatten die Möglichkeit, Dampflokomotiven in Betrieb zu sehen, die schon seit langem nicht mehr zum täglichen Bild bei der Deutschen Reichsbahn gehören.
Unser Staat stellt jährlich beträchtliche Mittel für die Erhaltung und Instandsetzung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen bereit. Dank dieser großzügigen Unterstützung ist es möglich, in allen Teilen unseres Landes derartige Fahrzeuge zu stationieren und einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen.

1


2


3


4


5


sonderfahrt

DMV-Sonderfahrten 1985

Vielfältig und umfangreich wie nie zuvor sind 1985 die DMV-Sonderfahrten. Der 40. Jahrestag der Eisenbahn in Volkes Hand und das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen auf deutschem Boden sind Anlaß für das bunte 85er Programm. Änderungen sind nicht auszuschließen. Das betrifft die Veranstaltungen selbst, vor allem aber der vorgesehene Triebfahrzeugeinsatz.

Nähere Angaben über die einzelnen Fahrten werden – wie immer – unter der Rubrik „DMV teilt mit" rechtzeitig veröffentlicht.

Die Teilnahme von ausländischen Eisenbahnfreunden ist im begrenzten Umfang auch 1985 möglich. Sie möchten sich wieder direkt an das Reisebüro der DDR, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5 wenden.



6



1 Am 7. Oktober vergangenen Jahres, dem 35. Jahrestag unserer Republik, fanden in zahlreichen Städten Volksfeste und andere Veranstaltungen statt. So auch in Merseburg, wo die DR einige Sonderfahrten mit der hier z. Z. beheimateten 89 1004 organisierte. Aus diesem Anlaß war in Leuna auch eine kleine Fahrzeugschau zu sehen, bei der neben modernen Diesel- und Elloks auch die dem BKK Geiseltal gehörende ehemalige 44 1278 und einige Wagen gezeigt wurden. Diese Aufnahme von der 89 1004 mit einem Sonderzug entstand am 7. Oktober 1984 auf der Strecke Merseburg – Leipzig-Leutzsch.

2 und 3 Zum Höhepunkt der Veranstaltungen des zurückliegenden Jahres wurde die große Fahrzeugschau in Radebeul. 14 Dampfloks der Regelspur und vier der Schmalspur gaben sich hier ein Stelldichein. Am meisten waren die Vorführungsfahrten auf der Lok 62 015 gefragt, wie beide Bilder beweisen.

4 Der einstige „Hauptbahnhof" der früheren Niederbarnimer Eisenbahn war Basdorf. Im Mai 1984 fuhren an zwei Tagen Sonderzüge mit dem Veltener Traditionszug auf den Strecken der Heidekrautbahn nach Liebenwalde bzw. Groß Schönebeck. Das Foto zeigt den Sonderzug mit der 89 6009 in Basdorf.

5 Immer beliebt sind Sonderfahrten mit dem Zwickauer Traditions-Eilzug der Deutschen Reichsbahn. Nicht weniger gefragt ist die 03 1010, über deren Geschichte wir im „me" 12/84 berichteten. Dieses Foto allerdings ist schon etwas älter. Es wurde bereits im April 1983 im Bahnhof Camburg (Saale) aufgenommen.

6 Am 13. Oktober 1984 verkehrte zwischen Berlin und Freital-Hainsberg dieser Sonderzug des BV Berlin mit einer Städteexpreßzug-Garnitur. Das Foto zeigt den Zug zwischen Weinböhla und Großenhain.

Fotos: E. Ebert, Halle (1, 5); J. Geyer, Zepernick (2); V. Emersleben, Halle (3 und 4); F. Tasler, Dresden (6)

Tag	Strecke	BR
16. 2.	Zwickau – Johanngeorgenstadt und zurück	50
11./12. 5.	Dresden – Nossen und zurück Leipzig – Großbothen – Döbeln – Nossen und zurück Zwickau – Karl-Marx-Stadt – Niederwiesa – Roßwein – Nossen und zurück	01/03 244 50/58 35/38/86
18./19. 5.	Löbau – Oberoderwitz – Ebersbach – Wilthen – Großpostwitz – Cunewalde – Löbau (110 Jahre Strecke Ebersbach – Sohland)	86/94
	Blankenburg – Königshütte (zwei Fahrten tägl.)	95
1. 6.	Rostock – Güstrow – Malchin – Waren – Güstrow – Rostock	50/64/218
13. 7.	Leipzig – Halle (S.) – Sangerhausen – Erfurt – Weißenfels – Leipzig (Zubringer Fahrzeugausstellung Erfurt)	204/02/03
5. 9.	Erfurt – Arnstadt – Rudolstadt – Kahla – Saalfeld – Kaulsdorf – Saalfeld	01/41
6. 9.	Saalfeld – Sonneberg – Eisfeld	94/95
7. 9.	Eisfeld – Schleusingen – Meiningen – Bad Salzungen	62/94
8. 9.	Bad Salzungen – Wernshausen – Zella-Mehlis – Arnstadt – Erfurt	94/86/254
21. 9.	Zwickau – Weida – Lobenstein – Saalfeld und zurück	50/38
28. 9.	Leipzig – Eilenburg – Wurzen – Golzern – Wurzen – Leipzig	86/254
5. 10	Herrnhut – Zittau – Kurort Jonsdorf/Kurort Oybin und zurück	52/99
12./13. 10.	Wustermark Rbf – Rathenow – Brandenburg Altstadt – Belzig – Potsdam Hbf – Wustermark	74/64

Fahrzeugausstellungen

Juni	1985	Berlin
Juli	1985	Erfurt West
September	1985	Magdeburg

Traditionsbetrieb

Radebeul Ost – Radeburg: 23.¹/30. 6., 14. 7., 4. 8./25. 8., 8./22. 9.¹, 12./13.¹/27. 10. 1985
1 – Es verkehren zwei Züge!

Erfurt Hbf – Erfurt West: 1./2. und 13./14. 6., 6. bis 14. 7. (Fahrzeugausstellung), 24./25. 8. und 28./29. 9.

Berliner Raum: Juni 1985

Günter Meyer, Aue

Die ehemalige Obererzgebirgische Eisenbahn

Eine Betrachtung über Vergangenheit und Gegenwart

Ausfahrt frei – Sperrscheibe frei! Die Dampfpfeife heult auf, ich öffne den Regler, das treue Pferd – eine Lok der BR 50.3 – zieht an: Der 54311 dampft von Zwickau nach Aue – Eisenbahneralltag! Die Fahrt geht vorbei an mächtigen Halden und den Überresten ehemaliger Schächte, die daran erinnern, daß hier einmal ein ausgedehntes Bergbaugebiet existierte. Und damit begann auch der Bahnbau!

Zunächst nur Kohlenbahnen

Am 6. September 1845 wurde Zwickau – damals wichtig wegen der Kohlenvorkommen – durch eine Flügelbahn nach Werdau an die Sächsisch-Bayerische Linie angeschlossen. Die Verlängerung bis an die Schächte ließ nicht lange auf sich warten: Am 1. November 1854 wurde die „Staatskohlenbahn" nach Bockwa und Cainsdorf eröffnet. Die Pläne, das Erzgebirge mit seiner vielseitigen Industrie durch die Eisenbahn zu erschließen, wurden aktuell. Am 7. August 1855 genehmigte der Landtag den Bau der „Obererzgebirgischen Eisenbahn" über Aue nach Schwarzenberg, der ersten und wichtigsten Bahn dieses Gebietes. Am 15. Oktober des gleichen Jahres wurde mit dem Bau begonnen, den Oberingenieur Sorge leitete. Man benutzte bis Cainsdorf die schon vorhandene Staatskohlenbahn und weiter den von der Natur vorgezeichneten Weg im Mulden- und Schwarzwassertal. Erstmalig bei einer sächsischen Bahn hatte man auf durchlaufende optische Signalisierung verzichtet und dafür Läutewerke vorgesehen.

Seit 1858 bis Schwarzenberg

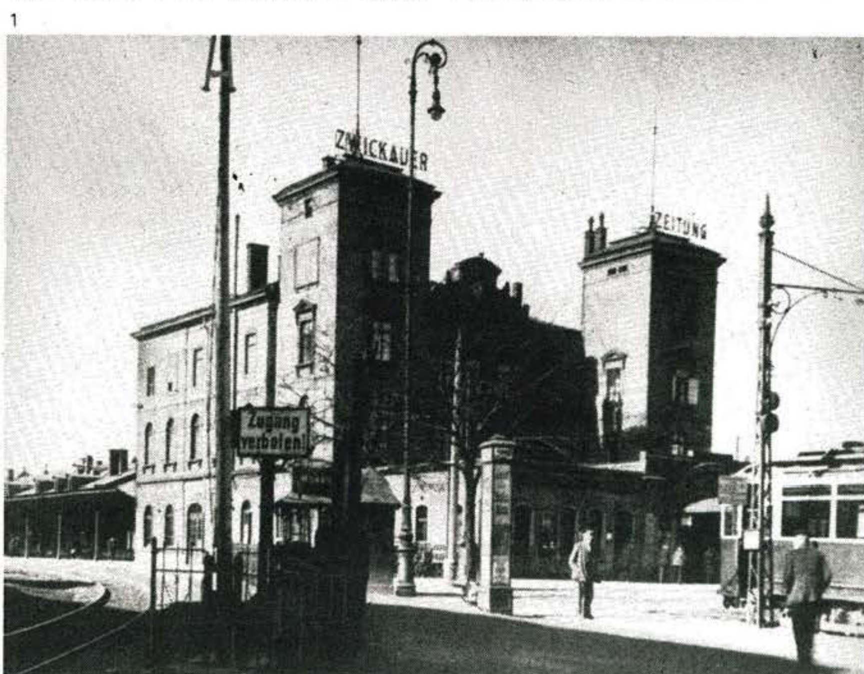
Am 11. Mai 1858 fuhr Lokführer Neidhardt den Festzug zur Eröffnung mit der Lok „HUNDERT". Sie war die hundertste Maschine aus der Lokomotivfabrik Hartmanns in Chemnitz und gehörte zur späteren Gattung IIb. Zwar war sie noch mit Pferden zum Bahnhof ihrer Geburtsstadt gebracht worden, aber von dort aus konnte sie ihren Wirkungskreis schon auf der Schiene erreichen! Am 15. Mai begann dann der regelmäßige Verkehr, der erste Fahrplan wies bereits täglich vier Zugpaare für den Reiseverkehr aus. Die Fahrzeit des schnellsten Zuges zwischen Zwickau und Schwarzenberg betrug 100 Minuten. Was mögen die Führer und Heizer – die Maschinen hatten damals noch kein Führerhaus (!) – ausgestanden haben, wenn auch die Lokomotiven stets gewendet wurden und das Fahren mit dem Tender voran noch nicht üblich war. Hinzu kamen außerdem noch die offenen Bremsersitze auf den Wagendächern ...

Anzahl der Stationen und Länge der Strecke haben im Laufe der Jahre gewechselt.

Alte Trassen, alte Gebäude und Erinnerungen ...

Bei der Ausfahrt aus Zwickau überqueren wir auf einer Brücke die Reichenbacher Straße. Ein großes Bahnwärterhaus links erinnert daran, daß bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofs am 17. De-

1



2



1 Der alte Bahnhof Zwickau. Links die „Personenzugkurve" nach Aue. Rechts ein Triebwagen der meterspurigen Zwickauer Straßenbahn.
Eine Übersicht über die Lage der in diesem Beitrag beschriebenen Kohlenbahnen um Zwickau wurde in den Heften 10 und 11/80 des „me" veröffentlicht.

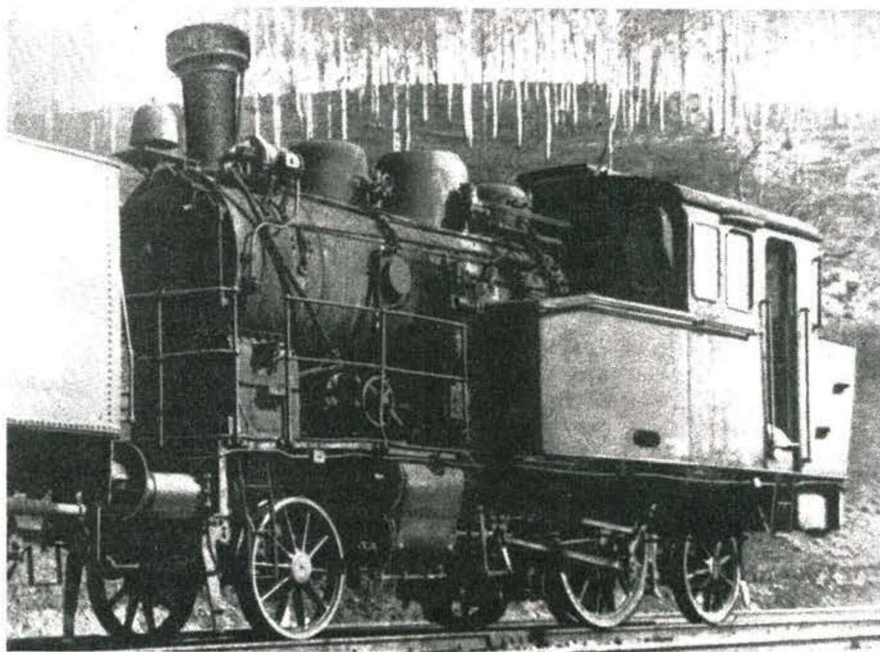
2 Personenzug 1952 Werdau – Aue, kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Silberstraße.

3 In Aue war diese ehemalige lettische Tx 234 (Bauart 1A1'h2t), Krupp 1931/1196 beheimatet und übernahm in Aue und auf umliegenden Bahnhöfen Rangieraufgaben. Die Daten: Lokmasse 42 t, Wasservorrat 4 m³, Kohlenvorrat 1,5 t, Kesseldruck: 14 atü. Die Aufnahme entstand 1952!

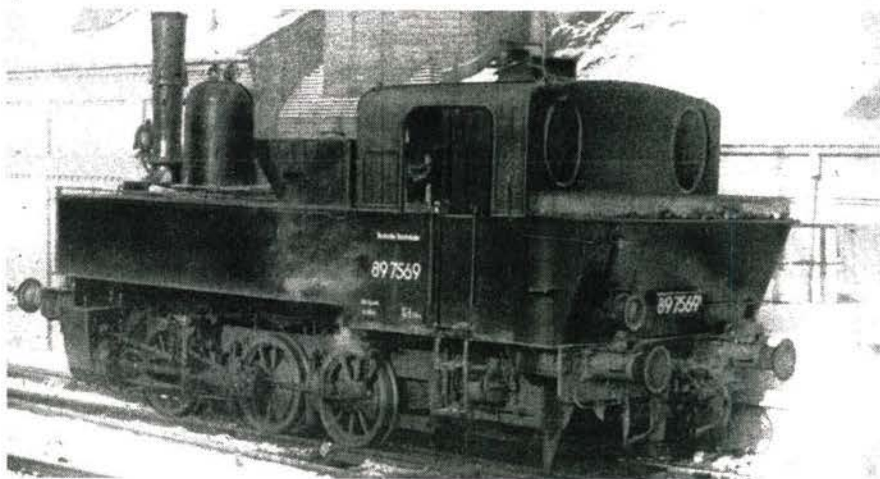
4 KKStB 97.106 als 89 7569 und Verschublok in Niederschlema am 2. Januar 1954. Auch diese Maschine gehörte zum Bw Aue, wurde von Floridsdorf 1897 gebaut sowie mit der Fabrik-Nr. 1082 ausgeliefert.

zember 1936 die Strecke in Geländehöhe verlief. Das alte Empfangsgebäude stand weiter zur Stadt an der Verlängerung der Bahnhofstraße. Reisezüge nach Aue fuhren durch die enge „Personenzugkurve" um das heutige Reichsbahnamt herum, jenseits der Kohlenstraße ist ein Teil der alten Trasse noch gut erkennbar. Güterzüge fuhren auf einer besonderen Linie (SZK) direkt in den Güterbahnhof, ebenfalls in Geländehöhe, ungefähr im heutigen Streckenverlauf.
Auf der rechten Seite stehen noch die Grundmauern vom alten Lengenfelder Bahnhof. Auf den Gleisen sind Wagen abgestellt, die Fortsetzung nach Langenfeld und Falkenstein durch den Galgengrund wurde schon 1877 durch eine neue Einführung an der anderen Seite des Zwickauer Bahnhofs ersetzt und diese beim Umbau 1936 nochmals geändert. Benachbart auf der einen Seite der ehemalige Bürgerschacht, alte Werkhallen, Vorläufer des heutigen Raw Zwickau, das 1908 an eine andere Stelle verlegt wurde. Links ein Schrottplatz, früher von zwei Dampfkränen bedient, auf dem manche Lokomotive endete. Nach links ein Blick auf den Schedewitzer Bahnhof mit der großen Kokerei und dem Lokschuppen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, die am 25. September 1860 eröffnet, am 1. Januar 1940 verstaatlicht und am 31. Oktober 1965 stillgelegt wurde. An unserer Strecke liegt der am 15. Mai 1880 eröffnete Haltepunkt Schedewitz. Die Strecke hat sich stark gesenkt und erreicht am Posten 28 die alte Trasse. Er war früher nach sächsischer Art durch Deckungsscheiben gesichert, der alte Haltepunkt lag gleich daneben. Die große Kammgarnspinnerei wurde 1923 von hier nach Silberstraße verlegt, das ganze Gelände ist Senkungsgebiet: Viele Gebäude sind aus dem Lot geraten, ein großer Teil wurde bereits abgerissen. Links die schräge Eisenbahnbrücke hinüber zur „Altgemeinde", dem alten „Ladeplatz Bockwa". 114 Jahre hatte die alte Gitterbrücke dem Verkehr gedient, bis sie 1968 durch eine Schweißkonstruktion ersetzt wurde. Das gesamte Gelände war einst mit Schachtanlagen übersät. Die oberen wurden von der im benachbarten Tal verlaufenden Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn aus bedient, während die unteren an die Bockwaer Kohlenbahn angeschlossen waren. Letztere wurde am 4. September 1861 eröffnet und paßte sich laufend dem Fortschreiten des Bergbaus an. Bereits 1871 gehörten zu dieser Bahn 45 Haupt- und Zweiglinien mit 46 Ladestellen. Noch sieht man von unserer Strecke aus das alte Heizhaus der Bahn, wo die Lokomotiven „MULDENTHAL", „BOCKWA" und „ROSS" beheimatet waren.
Rechts das ehemalige Bergbaugebiet der Planitzer Schächte. Auf dem Birkenweg lag einmal das Gleis zum Bremsberg, wo die beladenen Kohlenwagen heruntergelassen und gleichzeitig die leeren nach oben gezogen wurden. Diese Anlage war überflüssig mit Inbetriebnahme der neuen Planitzer Kohlenbahn mit Lokomotivbetrieb und einer Steigung von 1:40 vom alten Lengenfelder Bahnhof. Bis in die 60er Jahre konnte man oben auf der großen Halde die PLANITZ (Baujahr 1888) dampfen sehen. 1871 wurde das neue große Empfangsgebäude der Haltestelle Cainsdorf an der Muldenbrücke erbaut. Heute nur noch Haltepunkt, hatte sie damals weitaus größere Bedeutung, besonders für Planitz. Gegenüber liegt das Werk für Bergbauausrüstungen, die ehemalige Königin-Marien-Hütte (KMH), einst ein richtiges Hüttenwerk mit Hochofen und Walzwerk. Noch heute kann man Schienen mit dem Walzzeichen K.M.H. finden. Letzte Dampflok im Werk war die OSSER (Krauss 1892/2638). Sie war die zweite Lok ihres Namens bei der Lokalbahn Lam–Kötzting gewesen und trug noch stolz ihr altes Namenschild.

3



4



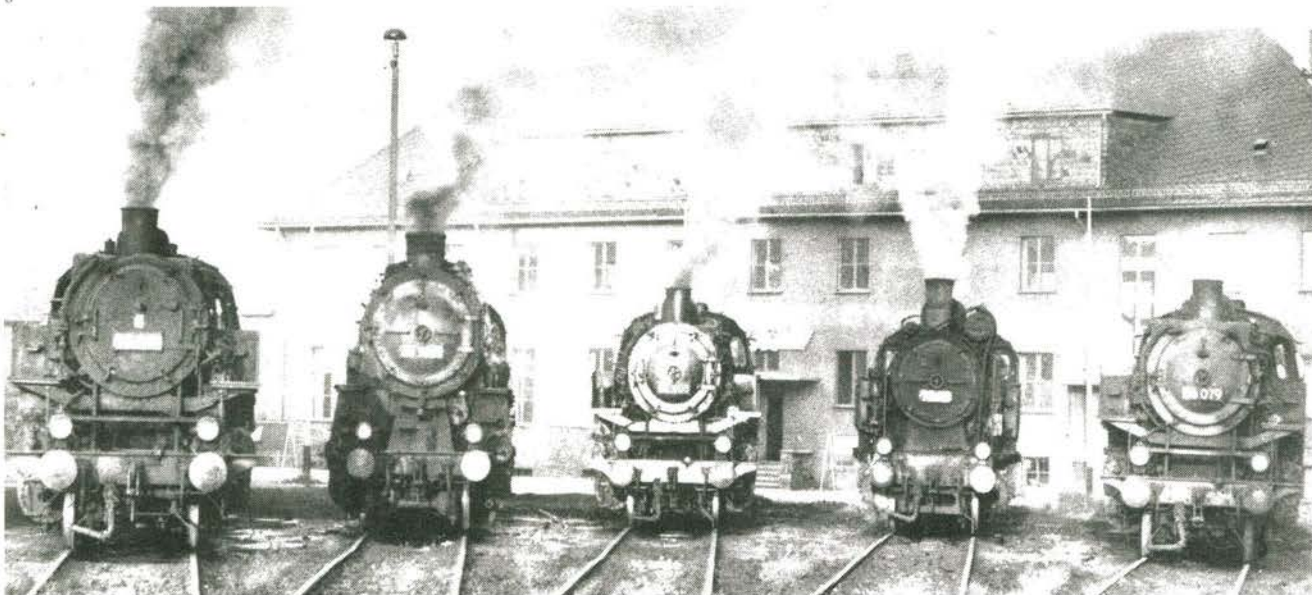
Über Wilkau und Silberstraße nach Wiesenburg

Nun folgt gleich Bahnhof Wilkau, 1868 als Haltepunkt eröffnet und erst 1870 als Güterstation eingerichtet. Hier begann die älteste, längste und wohl auch schönste sächsische Schmalspurbahn, deren erste Teilstrecke bis Kirchberg am 17. Oktober 1881 eröffnet wurde. Die Umladehalle (heute Wagenausbes-

5



6



serungsstelle) erinnert noch daran. Beim Bahnhofsumbau 1895 wurde der Straßenübergang in der Bahnhofsmitte durch eine Brücke ersetzt. Gleichzeitig riß man das alte Empfangsgebäude, ein ansprechender Putzbau, ab. An seine Stelle trat ein Ziegelbau, wie er nach preußischem Vorbild damals allenthalben errichtet wurde.

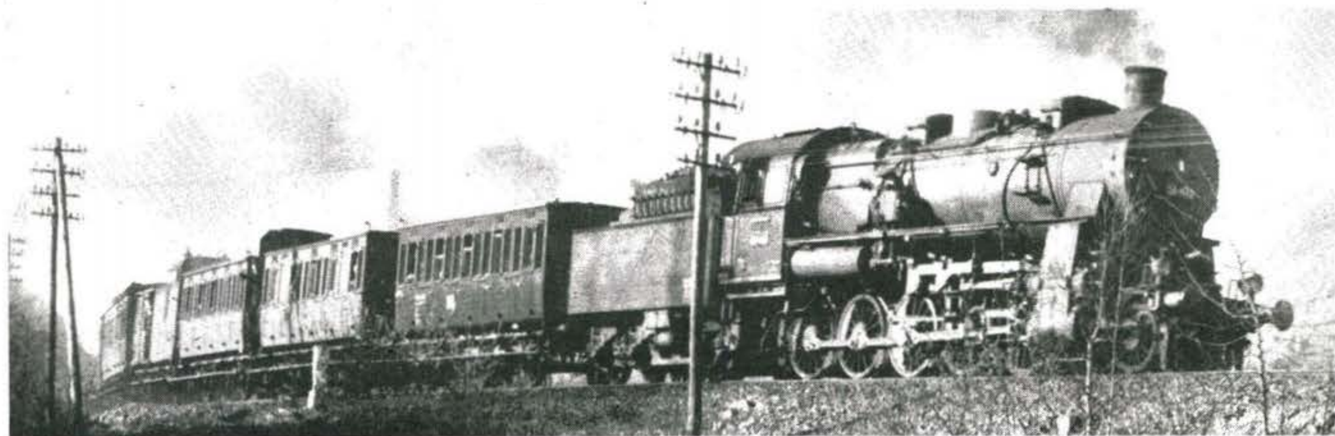
Kurz vor dem Haltepunkt Silberstraße verlassen wir die alte Trasse, die außen um den Berg herumführte. Der Bahndamm, eine Steinbrücke und das Bahnwärterhaus am alten Haltepunkt (1894 eröffnet) sind noch gut erhalten. Vom Bahnhof Wiesenburg aus dient die alte Strecke heute noch als Anschlußgleis zur Kammgarnfabrik. Die neue Strecke durchschneidet seit 1907 eine Erhebung, die von der alten umgangen wurde.

Werkbahn mit Dampfspeicherloks

Wiesenburg war von Anfang an Wasserstation, wenn auch das alte Gebäude mit seinem Wandwasserkran nicht mehr steht. Vom Bahnhof aus hat man einen schönen Blick auf die Burgruine oberhalb. Schließlich erreichen wir Fährbrücke. Hier ist es am interessantesten, wenn die drei angeschlossenen Werke die eingegangenen Wagen mit ihren Dampfspeicherloks abholen: Überall Dampfwolken! Auf der anderen Seite liegt eine ehemalige Fabrik, die früher mit einem Anschlußgleis verbunden war. Rechts die alte Strecke, man kann deutlich sehen, wie sie 1922 beim Umbau etwas verschwenkt wurde. Mit noch erhaltenen Bahnwärterhäusern und der großen Gitterbrücke dient als Anschlußbahn zur Wildenfelser Papierfabrik (die bei Langenbach, nicht bei Wildenfels [!] liegt). Hier gab es neben der „Feuerlosen" als Reserve auch eine „richtige" gefeuerte Dampflok (Smoschewer 1920/681), eine Schwester der ehemaligen Privatbahnlok 98 6009. Man konnte sie dann im Einsatz sehen, wenn das Kesselhaus der Fabrik außer Betrieb war. Der weitere Verlauf der alten, ebenfalls 1922 aufgegebenen Strecke, läßt sich nach Kreuzung durch die neue bei Hartenstein gut verfolgen, auch ein gemauerter Durchlaß ist noch vorhanden. Die jetzige Strecke ist zwar kürzer, braucht aber zwei Muldenbrücken mehr. Nach Sprengung kurz vor Ende des zweiten Weltkriegs wurden sie zunächst nur behelfsmäßig instand gesetzt, später völlig erneuert.

Der Bahnhof Hartenstein wurde früher „Stein" genannt. Der alte Überweg (an der H-Tafel für Züge Richtung Zwickau noch erkennbar) mußte nach dem letzten Krieg vorübergehend wieder eingerichtet werden, weil die Straßenbrücke gesprengt war. Das alte Empfangsgebäude brannte im Februar 1940 ab. So finden wir hier heute ein modernes und schönes Gebäude. Über einem Teich drüben (Fotomotiv in beiden Richtungen!) grüßt Schloß Stein mit seinem interessanten Museum. Nach kurzer Fahrt, es ist die „Rennstrecke", wo Schwung für den kommenden Berg genommen wird, liegt bei 16,94 rechts ein Kinderferienlager (früher G. Toelles Fabrik mit Gleisanschluß). Hier führte unterhalb der Ruine Isenburg die alte Straße über die Mulde. Unterhalb der Prinzenhöhle, Schauplatz einer spektakulären Geiselnahme von 1455, benutzt die neue Straße ein Stück alte Strecke.

7



5 Schichtzug Zwickau – Oberschlema mitte August 1958 in Wilkau-Haßlau. Zwischen den Doppelstockwageneinheiten lief ein preußischer Schnellzugwagen (C4 ü pr 06, Nr. 220–213), in dem ein Zugfunkabteil installiert war.

6 Noch 1969 war das Bw Aue eine Hochburg der Dampfloks! V. l. n. r.: 86 251, 58 1888, 86 608, 75 515 und 86 079.

7 Personenzug 3118 Aue – Johanngeorgenstadt am 21. März 1959 zwischen Aue und Lauter. Noch beherrschten sächsische Abteilwagen das Bild.

Längst vergessene Rangierloks

Ein weiterer Abschnitt wurde als Anschlußgleis für den Auer Bergbau wieder aufgebaut, wegen der Straße ist die Anbindung an die neue Strecke nicht ganz dem alten Verlauf folgend. Weiterhin dient die alte Trasse als Straße, bis wir am Holzplatz Niederschlema wieder auf Gleise stoßen. Die alte Steinbrücke von 1858 steht noch, das Gleis hinüber zum Bahnhof liegt aber auf einer 1962 errichteten Stahlbrücke. Hier rangierten einst so interessante Maschinen wie die lettische Tx 234 (1A1'h2-T), die 89 7569 (ex öst. 97.106) oder die bayerische Lokalbahnlok 98 1108! Seit 1899 führt von der Prinzenhöhle ab die neue Strecke durch einen Einschnitt, hier wurde nach 1945 ein Werkhaltepunkt „Poppenwald" eingerichtet. Danach geht es auf der neuen sechsbögigen Brücke über die alte Strecke, die Mulde und den Betriebsgraben. Ein Modell davon steht im Dresdner Verkehrsmuseum. Gleich nach der Brücke befand sich rechts am km 15,29 der Anschluß für Holzstoff- und Papierfabrik. Über zwei Drehscheiben gelangten die Waggons bis zum Kohlenbunker des heute stillgelegten Werkes, eine damals ideale Transportkette. Die 1900 zweigleisig ausgebaute neue Strecke erreicht auf einer großen Stützmauer den Bahnhof Niederschlema, der auch sein altes Empfangsgebäude gegen einen Ziegelbau eintauschen mußte. Eine eigene Verschublok übernimmt den Rangierdienst.

Eine Fehlkalkulation

Hier begann auch die auf Drängen der Städte Neustädtel und Schneeberg errichtete, nach einjähriger Bauzeit am 19. September 1859 eröffnete Flügelbahn, auf die einst große Hoffnungen gesetzt worden waren. Damals war ja der altberühmte Neustädtler Bergbau noch in Blüte. Man hatte sich jedoch verkalkuliert. Trotz des großartigen Endbahnhofs rentierte sich die Strecke nicht. Sie wurde daher gleich nach der Einführung der „Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" am 1. Juli 1878 als Sekundärbahn neu „eingestuft". Heute wird nur noch das Stück bis zum ehemaligen Radiumbad Oberschlema mit Rangierfahrten im Güterverkehr bedient. Ein längst verschwundener Wegübergang befand sich kurz vor dem 347 m langen Tunnel. Er schneidet seit dem 1. Dezember 1900 (seit 23. September 1904 zweigleisiger Betrieb) eine große Flußschleife ab. Dort sind der alte Bahnkörper und ein Bahnwärterhaus noch erhalten. Die neue, doppelte Brücke war am Kriegsende gesprengt worden, ist aber längst wieder aufgebaut. An der Eisenbrücke gab es einige Jahre lang den Werkhaltepunkt Schlema-Süd. Hier hielten die Schichtzüge.

Schließlich doch groß ausgebaut: Bahnhof Aue

Am Auer Einfahrsignal zeigt rechts ein Stück eingleisiger Bahnkörper, daß beim zweigleisigen Ausbau die Trasse etwas verändert wurde. Gleich danach weist das neue Stellwerk 4 mit der zweigleisigen Güterzugeinfahrt auf die großen Veränderungen hin, die Anfang der 50er Jahre der gestiegene Verkehr forderte. Die ursprüngliche Bahnhofsanlage mit dem kleinen Empfangsgebäude und drei Gleisen waren viel zu klein. Der stürmisch steigende Verkehr erzwang jedoch sein Recht, und so wurden laufend Gleis-, Weichenanlagen und die Güterbodenfläche erweitert. 1875, mit Eröffnung der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn, entstanden das heutige Empfangsgebäude und eine Lokstation mit Rechteckschuppen und Drehscheibe zwischen den beiden Linien (zwischen den heutigen Bahnsteigen 2 und 3). Das alte Empfangsgebäude wurde Wohnhaus bis zu seinem Abriß 1950.

1886 begann man, die „Centralisation der Weichen- und Signalanlagen", d. h. die Fernbedienung, einzuführen. Neben den vielen Erweiterungen, auch am Empfangsgebäude, erscheint am Bemerkenswertesten die Verlegung der Lokstation an die heutige Stelle. 1885 wurde das neue Rundheizhaus mit vorerst acht Ständen gebaut. Die abschnittsweise Erweiterung bis 1952 auf zuletzt 14 Gleise mit teilweiser Verlängerung läßt sich im Innern der Rotunde noch genau an der Architektur ablesen. Trotzdem blieb alles Stückwerk. Erst im zweiten Weltkrieg kam die 16-m-Drehscheibe hinzu. Beim Drehen muß jedoch das nahe liegende Streckengleis gesperrt werden! Bis dahin konnte z. B. die sächs. IV (55^{60}) nur mit Hilfe von Verlängerungsschienen gedreht werden. Der typische Inselbahnhof im Linienbetrieb mit den jeweils am selben Bahnsteig hintereinander aufgestellten Zügen (heute noch z. B. in Gößnitz zu sehen), dem unzureichenden Empfangsgebäude und dem belebten Straßenübergang (heutige F 169) genügte nicht mehr den Anforderungen. Vor allem waren keine Ein- und Ausfahrten Güterbahnhof – Zwickauer Strecke möglich. Große Pläne wurden ausgearbeitet, ein Neubauamt Aue gegründet, die Juristen stritten sich schon wegen der Enteignung – da kam der erste Weltkrieg. Zwar wurde am 1. Dezember 1918 das Neubauamt wiedereröffnet, doch die „Verreichlichung" (Übernahme der Landesbahnen durch die spätere DRG) am 1. April 1920 machte endgültig alles zunichte. So unterblieb auch der Neubau des Bw an erweiterungsfähiger Stelle

auf dem Buchenberg (heute befindet sich dort ein Entladebetrieb mit Gleisanschluß). 1936 entfiel durch den Bau der großen Spannbetonbrücke über den Bahnhof endlich der Straßenübergang am heutigen Stellwerk B 1, sonst blieb aber alles beim Alten. Erst der gewaltige Verkehrsaufschwung vor knapp 40 Jahren erforderte den grundlegenden Umbau. Die Gleisanlagen wurden großzügig umgestaltet, elektromechanische Stellwerke entstanden. Die Zwikkauer Linie ist zweigleisig mit dem Güterbahnhof verbunden worden, das neue Ausziehgleis mit Eselsrücken erleichtert die Arbeit sehr. Das Bw erhielt seine 20-m-Drehscheibe, hier wendeten planmäßig die P 10, XX HV, und 44! Neue Lokbehandlungsanlagen, eine große Werkstatt und vor allem ein Verwaltungsgebäude mit Küche und Speisesaal und früher nicht gekannte Sozialräume kamen hinzu. Mit der Verlegung der Alberodaer Straße verschwanden auch mehrere beschrankte Wegübergänge. Außerdem entstanden bis 1952 eine Bww-Außenstelle mit großer Abstellanlage, eine neue Bahnmeisterei, ein Signal- und Fernmeldeposten und die Starkstrommeisterei.

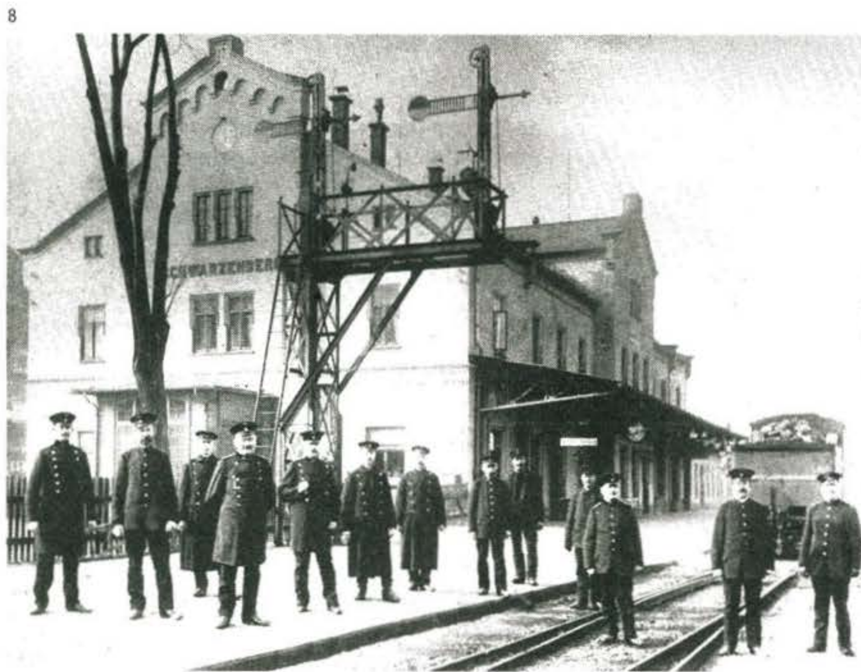
Die Strecke Aue–Schwarzenberg wurde zweigleisig ausgebaut. Eine große Stützmauer am ehemaligen Felshang an der Pfarrstraße schuf in diesem Nadelöhr den nötigen Platz. Draußen auf der Strecke war es dann einfacher: Die beiden alten Wölbbrücken von 1858 in der Hakenkrümme wurden für das zweite Gleis verbreitert und tun heute noch ihre Pflicht. Innerhalb des Bahnhofs liegen die beiden Anschlüsse zum Werk für Bergbauausrüstungen (1978 an die heutige Stelle verlegt, Abbruch des alten Anschlusses mit Drehscheibe) und zur Nickelhütte an der linken Seite. An anderer Stelle befindet sich in einem Werkhof noch eine interessante Drehweiche.

Zwischen Lauter und Schwarzenberg dreigleisig

Am km 6,55 zwischen Aue und Lauter wurde die neue Blockstelle Brethaus eingerichtet. An dieser Stelle divergieren alte und neue Strecke sichtbar um 20 bis 30 m. Heute sind der Block und auch das alte Bahnwärterhaus ebenso Legende, wie der Anschluß Brethaus und der Posten 6 (heute Halbschranke). Zu der dortigen Bergwerkshalde führte ein Gleis, über das Arbeitszüge Erdmassen zum Umbau des Auer Bahnhofs abholten. Lauter war anfangs nur Haltepunkt und wurde 1871 zur Güterstation erweitert. Der lebhafte Verkehr erforderte später eine eigene Kleinlok, die neben der Ortsgüteranlage auch die Anschlüsse Brethaus, Freitag-Mühle, Landmann-Papierfabrik, Teufelstein und Preßspan Untersachsenfeld bediente. Die beiden letzten lagen links an der Strecke nach Schwarzenberg und sind heute stillgelegt, aber noch erkennbar. Der Güterboden in Lauter erhielt nach 1945 viel Stückgut, denn von hier fuhr ein Lkw bis zum immer noch besetzten Bahnhof Bernsbach, der aber keine Gleisverbindung mit dem Schienennetz mehr hatte.

Noch im Bahnhof Lauter wird das Schwarzwasser zweimal auf 1858 gebauten, aber später erweiterten Brükken überquert. Der alte und am 1. Juni 1898 eröffnete Haltepunkt Neuwelt verschwand schon bald. An anderer Stelle entstand ein Bahnhof (mit Güterverkehr), der am 1. November 1914 eröffnet wurde. Hier gab es Anschlüsse nach links zum damaligen Dampfkraftwerk (heute Energiebezirk Ost und Baustoffversorgung) und nach rechts zum Sturmlaternenwerk (heute Haushaltgerätewerk). Bei der Streckenerweiterung entstand ein zentrales Fahrdienstleiterstellwerk, das jetzt abgerissen wird, da Neuwelt wieder Haltepunkt ist. Damals begann hier die dreigleisige Strecke bis Schwarzenberg. Das dritte Gleis dürfte aber kaum für Zugfahrten genutzt worden sein, wenn auch das Einfahrsignal schon errichtet war. Jahrelang war hier ein Bauzug aus alten württembergischen Personenwagen abgestellt.

8



8 Bahnhof Schwarzenberg um die Jahrhundertwende. Rechts eine IIIb-Lok!

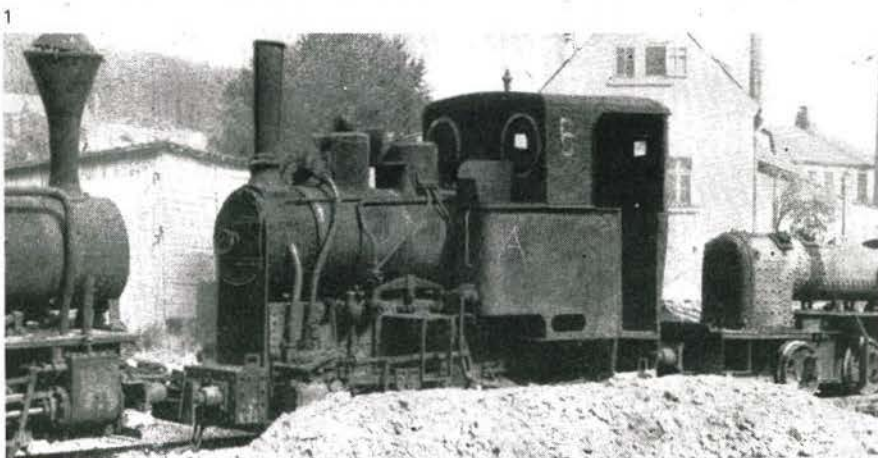
Fotos: Sammlung Verfasser (1, 8), Verfasser (2 bis 7)

Fast nichts mehr aus der Anfangszeit

Am 1905 errichteten Bw entlang, erreicht der Zug den Bahnhof Schwarzenberg. Das Empfangsgebäude stammt noch von 1858. Alles andere hat sich aber grundsätzlich verändert: Das alte Heizhaus am Empfangsgebäude und der Güterschuppen sind verschwunden. Besonders 1883 (Einführung der Johanngeorgenstädter Strecke) und 1899 wurden die Gleisanlagen stark vermehrt. Die Eröffnung der Buchholzer Linie 1889 (am 1. Juli bis Grünstädtel, Fortsetzung am 1. Dezember) hatte in Schwarzenberg nur die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes für das „Abteilungsingenieur-Bureau" (heute Wohnhaus) zur Folge gehabt. Die zwei alten Stellwerke wurden nach 1945 durch drei neue elektrische ersetzt, die Gleisanlagen nochmals erweitert, die Bahnsteige von drei auf vier erweitert und das schon aufgehobene Bw von 1949 bis 1955 wieder als selbständige Dienststelle eingerichtet. Es wurde besonders durch die Beheimatung aller vorhandenen 84er bekannt. Heute dienen die Gebäude anderen Zwecken. Viele Gleise werden zum Abstellen von Schadwagen benutzt, aber immer noch sind zwei Rangierloks, um besonders die vielen Anschlüsse zu bedienen, erforderlich.

Von diesen dürfte besonders das Waschgerätewerk den Namen Schwarzenbergs weithin bekanntgemacht haben!

Werk-lokomotiven



Besonders vielfältig war der Fahrzeugpark bei den schmalspurigen Werkbahnen. Wie die Fotos auf dieser Seite beweisen, gab es neben den traditionellen Dampfloks auch Triebfahrzeuge der Diesel- und E-Traktion. Obwohl heute noch zahlreiche schmalspurige Werkbahnen existieren, sind Dampfloks fast nicht mehr vorhanden. Die Transportaufgaben haben meist Diesellokomotiven übernommen.



1 Diese Lok der früheren kuk-Heeresfeldbahn (Nr. 158) baute 1917 die Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien mit der Fabrik-Nr. 4331. Der zweite Weltkrieg muß sie auf das Territorium der DDR verschlagen haben, denn die Lok leistete auf der 600-mm-Werkbahn der SDAG Wismut in Johanngeorgenstadt noch gute Dienste. Diese Aufnahme entstand im August 1959.

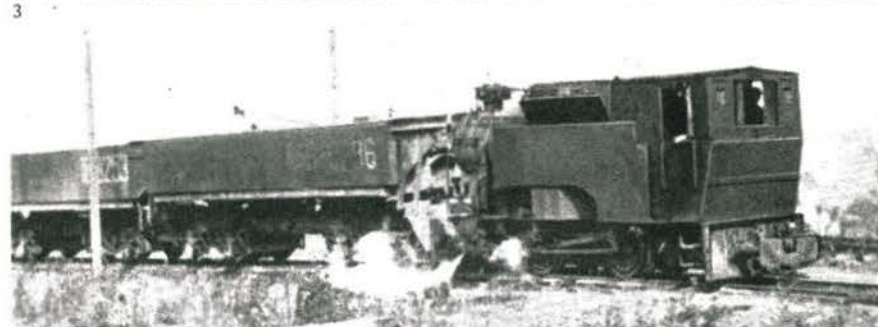
2 Die Obermühle in Olbernhau besaß einmal eine 750-mm-spurige und mit Gleichstrom betriebene Werkbahn. Sie führte von der Mühle zur Staatsbahn und war noch Mitte der 60er Jahre in Betrieb. Über die Ellok konnten jedoch keine Herstellerangaben in Erfahrung gebracht werden.

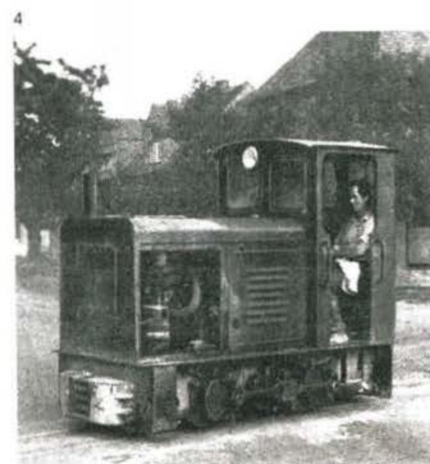
3 Bereits vor dem zweiten Weltkrieg wurde in Olbersdorf bei Zittau Braunkohle abgebaut. Für die anfallenden Transporte war eine Werkbahn (900-mm-Spur) vorhanden, auf der 1953 u. a. dieses „U-Boot" verkehrte. Genauere Daten sind jedoch auch von diesem Zweikuppler nicht bekannt.

4 In Spergau bei Merseburg verfügt das dortige Kaolinwerk ebenfalls über eine schmalspurige Werkbahn, wo diese LOWA-Lok im Einsatz ist.

5 Im Freiburger Kalkwerk war diese 1938 bei Hanomag gebaute Lok vorhanden. Sie wurde bereits 1970 verschrottet. Herstellerangaben sind – wie auch von der LOWA-Lok (Abb. 4) – nicht vorhanden.

Fotos: G. Meyer, Aue (1 und 2), G. Paul, Hoyerswerda (3), H. Plitsch, Naumburg (S.) (4 und 5)







Vollendet!

Die BAM, der Eisenbahnbau des Jahrhunderts, hat zehn Jahre lang für Schlagzeilen gesorgt. Die neuste Nachricht stammt aus Tynda, wo zu Ehren des 67. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution am 27. Oktober die Magistrale übergeben wurde. Der sogenannte „Goldene Kilometer", der die nunmehr 3102 km lange BAM



zwischen Lena und Komsomolsk am Amur verbindet, ist unweit der Siedlung Kuanda zwischen Tschara und Taksimo verlegt worden. Dieses Ereignis wurde auch philatelistisch und postalisch gewürdigt. Als man die BAM mit einem feierlichen Meeting in Tynda übergab, erschien in Moskau ein Ganzsachenumschlag, der im Schmuckzudruck mit einer Streckenskizze sowie der Losung „Vollendet!" an diesen Tag erinnert. Die ebenfalls am 27. Oktober 1984 erschienene 5-Kop-Sonderbriefmarke würdigt zugleich mit der Darstellung von zwei „Bamowzy" die am Bau beteiligten 40 000 Werktätigen.
Als Ausgangspunkt für die weitere Erschließung der Schatzkammer Sibirien dürfte die BAM auch weiterhin für Neuigkeiten sorgen; zunächst werden die Bedingungen für den Dauerbetrieb geschaffen.
aw

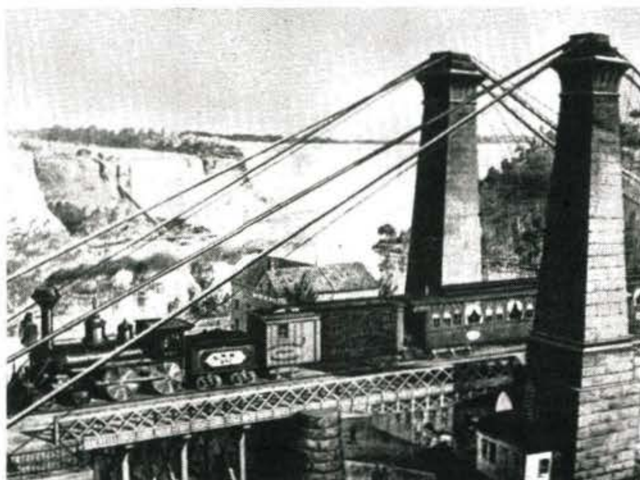
Eilzugwagen erhalten Generalreparatur

Unlängst wurde im Raw Delitzsch der dritte vierachsige Eilzugwagen der Einheitsbauart einer Generalreparatur unterzogen und für den Zwickauer Traditionszug zum Betrieb übergeben (Abb. 1). Die Delitzscher Eisenbahner haben es verstanden, die Wagen durch aufwendige Einzelanfertigung von Teilen im wesentlichen dem Originalzustand des Baujahres 1928 anzugleichen. Auch wurde die Geschwindigkeit der Fahrzeuge von 90 km/h wieder auf 120 km/h heraufgesetzt.
Anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" werden schließlich noch die zwei letzten Sitzwagen des Zwickauer Traditionszuges instand gesetzt. Bei diesen Wagen ist vorgesehen, die bisherigen

1



2



Hartpolstersitze durch Holzbestuhlung zu ersetzen. Der vierachsige Gepäckwagen wurde inzwischen im Raw Wittenberge aufgearbeitet. Bis Ende dieses Jahres wird außerdem noch ein Speisewagen des Baujahres 1936 im Werkteil Gotha des Raw Delitzsch völlig neu aufgebaut und in den Zwickauer Traditionszug eingegliedert.
Neben dem Veltener Traditionszug steht ab Ende 1985 dann auch eine komplette Wagengarnitur aus vierachsigen Eilzugwagen der Einheitsbauart zur Verfügung, die wesentlich zur Verbesserung des Niveaus der Sonderfahrten beitragen wird.
Text und Foto: R. Heinrich, Steinpleis

Rekord auf der Königslinie

Am 13. Dezember 1984 wurde auf Trajektlinie Saßnitz – Trelleborg die höchste Jahresleistung seit ihrem Bestehen erreicht. Die viermillionste Tonne, die an diesem Tage trajektiert wurde, war für Wien bestimmt. Ein Transparent an dem betreffenden Waggon wies auf diesen Rekord hin.
Kzn.

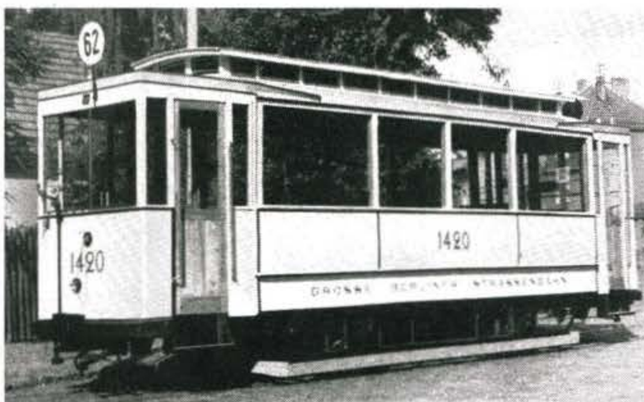
Zweigeschossige Hängebrücken

Seit 1977 verbindet eine Brücke die japanische Stadt Kobe mit der künstlichen Insel Rokko. In unseren Zeitungen erschien ein von Zentralbild verbreitetes Foto dieser Brücke. Zentralbild lieferte auch die Bildunterschrift, in der diese Brücke als die erste zweigeschossige Hängebrücke der Welt bezeichnet wurde. Leider unterlief dem Bildautor ein bedauerlicher Fehler, denn es gibt allein in New York mit der Georg Washington Bridge (Eröffnungsjahr 1931) und der Verrazano-Narrows Bridge (Eröffnungsjahr 1964) zwei zweigeschossige Hängebrücken, die älter sind und die zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung außerdem die Hängebrücken mit der größten Spannweite in der Welt waren.
1983 beging man in New York den 100. Jahrestag der Eröffnung der Brooklyn-Bridge, die die beiden Stadtteile Manhatten und Brooklyn verbindet. 20 Jahre galt sie mit 487 Meter Spannweite als die längste Hängebrücke der Welt. Während die Brooklyn-Bridge noch heute eine Sehenswürdigkeit darstellt, ist die bereits 1855 nach vierjähriger Bauzeit eröffnete Niagara-Hängebrücke etwas in Vergessenheit geraten.
Diese kombinierte Eisenbahn-Straßen-Brücke hatte eine Spannweite von 250 m und war 42 Jahre lang in Betrieb. Der obere Teil der Brückentafel enthielt den Bahnkörper, der untere Teil Straße und Gehweg.
1937 wurde in San Francisco die weltberühmte Golden-Gate-Bridge eröffnet. Etwa zum gleichen Zeitpunkt wurde die Bay-Bridge erbaut, die San Francisco und Oakland über die San Francisco Bay verbindet. Sie wird mit ca. 13 Kilometern als die längste Stahlbrücke der Welt angegeben und besteht aus einer Kombination mehrerer Brückenarten, darunter zwei aufeinanderfolgende Hängebrücken. Durch die zweigeschossige Brückentafel wird der Straßenverkehr nach Richtungen getrennt. Bis zu ihrer Betriebseinstellung nutzten drei (Überland-) Straßenbahngesellschaften eine Hälfte des unteren Teils der Brückentafel, um mit ihren Zügen bis nach San Francisco zu fahren. Damit entfiel der Fährverkehr zwischen San Francisco und Oakland. Heute sind die Überlandstraßenbahnen um San Francisco verschwunden und somit auch auf der Bay-Bridge. Mit dem Bau des Schnellbahnsystems BART (Bay Area Rapid Transit) wurden San Francisco und Oakland durch einen rund sechs Kilometer langen Unterwassertunnel miteinander verbunden, so daß es heute wieder einen direkten Schienenweg zwischen den beiden Städten gibt.
Abb. 2 zeigt ein Plakat der New York & Bosten Railrod, die damit für eine Eisenbahnfahrt wirbt, die an den berühmten Niagarafällen vorbeiführt.
Weu.

kurzmeldungen

Historischer Straßenbahnwagen in Berlin eingeweiht

Die Inbetriebnahme des neunten Straßenbahnwagens der Berliner Sammlung historischer Nahverkehrsmittel war Anlaß zu einer kleinen Leistungsschau der Berliner Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" unseres Verbandes.
Trotz regnerischen Wetters versammelten sich einige hundert Berliner und Gäste vor dem Depot der ehemaligen Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn, um am Sonntag, dem 23. September 1984 die feierliche Inbetriebnahme des Straßenbahnbeiwagens 1420 zu erleben (siehe Foto). Das Fahrzeug war seit 1981 in 4500 Stunden freiwilliger Gemeinschaftsarbeit der Arbeitsgruppe Straßenbahnen der AG 1/11 restauriert worden. Die Serie dieses Fahrzeugtyps bestand aus rund 130 Fahrzeugen des Baujahrs 1921. Der Beiwagen 1420 ist ein Prototyp und wurde noch bei der Großen Berliner Straßenbahn Aktien-Gesellschaft hergestellt. Anstrich und Beschriftung deuten bereits auf den Kommunalbetrieb „Große Berliner Straßenbahn" hin, der 1919 entstand und 1920 die Bezeichnung „Berliner Straßenbahn" erhielt.



Vor dem Depot wurden zusätzlich zur Besichtigung ausgestellt der Triebwagen 2082 (irrtümlich in „me" 6/84 als 1992 bezeichnet), welcher ohne seine endgültige Lackfarbe den gegenwärtigen Arbeitszustand an dem Fahrzeug dokumentierte, und zwei Doppeldecker-Autobusse. Beide Fahrzeuge sind unter wesentlicher Mitwirkung von Nahverkehrsfreunden der AG restauriert worden. Über den NAG D2 berichtete „me" im Heft 10/84. Der zweite DD-Bus ist der Nachfolgetyp aus den Baujahren 1956/57. Er war der letzte in der Hauptstadt eingesetzte Doppeldecker.

Text und Foto: R. Demps, Berlin

Veränderungen am schmalspurigen Wagenpark der Karl-Marx-Städter Straßenbahn

Wie im „me" 10/84 kurz berichtet, wird der Fahrzeugpark der Schmalspurstraßenbahn Karl-Marx-Stadt gegenwärtig durch den Einsatz von Einheitsbeiwagen Gothaer Bauart modernisiert. Auch die noch betriebsfähig zu erhaltenden Wagen der Baujahre 1927/29 werden verändert. Äußerlich sind die Fahrzeuge daran zu erkennen, daß die Scheinwerfer auf Plattform 2 der Triebwagen sowie die Kabelsteckdosen auf Plattform 2 der Beiwagen entfernt wurden. Dafür kamen dort neue kombinierte Schluß-, Brems- und Blinkleuchten zum Einbau (Abb. 1). Ungewöhnlich sind die elektrischen Verbindungsanlagen an den Gothabeiwagen. Letztere wurden ab Herstellerwerk mit elektrischen Kabelkupplungen ausgerüstet (Abb. 2).

1



2



Eine im Fahrgastraum des Triebwagens untergebrachte 2M4-V-Nickel-Cadmium-Batterie von 80 Ah Nennkapazität versorgen das optisch-akustische Warnsignal, die Schlußleuchten, Bremsleuchten, Fahrtrichtungs-Blinkleuchten und das Notsignal im Zugverband sowie die Notbeleuchtung (Lampe unterhalb des Scheinwerfers zur Kenntlichmachung eines Triebwagens bei ausgefallener Fahrdrahtspannung) mit Strom. Die Bedienteile befinden sich nur auf Plattform 1 des Triebwagens. Die Betätigung der Bremsleuchten geschieht durch mechanische Kontaktgabe im Fahrschalter auf allen Bremsstellungen.
Die Batterie wird stationär über Kabel im Betriebshof nachgeladen, wobei die Ladeleitung über die nicht mehr benötigte Bremskabeldose an Plattform 1 des Triebwagens angeschlossen wird.
Außerdem werden die Fahrzeuge zu Einrichtungswagen umfunktioniert. Die in Fahrtrichtung links liegenden Außentüren werden versperrt und der Fahrschalter mit Handbremse auf Plattform 2 nur für den Not- und Rangierbetrieb eingesetzt. Mit Wegfall der Kabeldosen an Plattform 2 der Beiwagen werden diese Fahrzeuge, ebenso wie die Einheitsbeiwagen, generell als sogenannte Schlußwagen eingesetzt. Das heißt, es gelangen nur noch Zweiwagenzüge zum Verkehrseinsatz. Die mechanischen Kupplungen verbleiben jedoch allseitig.

Text und Fotos: H. Matthes, Karl-Marx-Stadt

Pullmann-Tw auf der Linie 25

In Leipzig fahren noch immer die Mitte der 20er Jahre gebauten Pullmann-Triebwagen. Derzeit verkehren sie auf der im Berufsverkehr eingerichteten Linie 25 (Lindenau – Messegelände über Waldplatz – Hauptplatz – Ostplatz). Dafür stehen die Triebwagen 1418, 1419, 1421, 1425, 1434, 1453, 1457, 1458, 1459, 1461, 1464 und 1465, gekuppelt mit je einem Gotha-Beiwagen, bereit. Eine Ausmusterung dieser Fahrzeuge ist noch nicht vorgesehen, weil die neuen Tatrazüge zum Ausbau des Straßenbahnverkehrs in



das größte Neubaugebiet Grünau benötigt werden.
Einige zu Arbeitswagen umgebaute Pullmann-Triebwagen sind im Güterverkehr zwischen Plagwitz und Taucha eingesetzt.
U. B. z. den Tw 1451 auf der nur während der Messezeit betriebenen Linie 12E.

Text: Th. Schindler, Leipzig, Foto: W. Schreiner, Leipzig

Egon Kretschmar, Karl-Marx-Stadt

BR 103 in der Nenngröße H0

Als spezielle Rangierlok mittlerer Leistung stellt die BR 103 neben der BR 106 eine Bereicherung dar, wurde doch das Vorbild auch zur Beförderung von Reisezügen, bestehend aus VT-Beiwagen auf Nebenstrecken, eingesetzt. Somit ließe sich dieses Lokmodell ebenfalls auf Modellbahnanlagen mit Nebenbahncharakter einsetzen.

Vorab sei gesagt, daß sich einige Schwierigkeiten beim Bau dieses Modells ergeben können, weil dieser Bauplan vor einigen Jahren unter Verwendung von TT-Radsätzen der BR 23 mit verändertem Raddurchmesser (12 mm) entstand. Bei diesen Rädern ist der Kurbelzapfen zwar näher an der Achse (Soll: 3,15 mm) als bei den H0-Rädern, sie haben aber eine größere Speichenzahl (Abb. 1). Seit kurzem können jedoch Radsätze der BR 106 vom VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, verwendet werden. Mit diesen Radsätzen ergeben sich Änderungen im Getriebeaufbau, die in diesem Beitrag jedoch nicht berücksichtigt wurden. Ebenfalls nicht in diesem Bauplan ist das Anbringen der Kupplungen beschrieben, weil die Modelleisenbahner dabei in der Regel auf eigene Erfahrungen zurückgreifen.

Das Fahrgestell

Für den Rahmen benötigt man zwei Seitenteile (1), den Distanzklotz (2) sowie die Distanzachse (3).

Wer die in dieser Bauanleitung vorgeschlagene Stromzuführung übernehmen will, fertige die Rahmenwangen entsprechend der punktierten Linien an. Dabei empfiehlt es sich, eine 2-mm-Bohrung (versenkt) für die Distanzachse zwischen erster und zweiter Achse anzubringen. – In der Zeichnung blieb diese Bohrung unbemaßt und ist an Hand der vorhandenen Zahnräder zu ermitteln. Außerdem sind noch zwei willkürlich zu wählende Bohrungen für den Distanzklotz erforderlich. Dabei muß lediglich darauf geachtet werden, nicht die für die Befestigung des Oberteils bzw. der Stromabnehmerbrücke gedachten Bohrungen zu kreuzen.

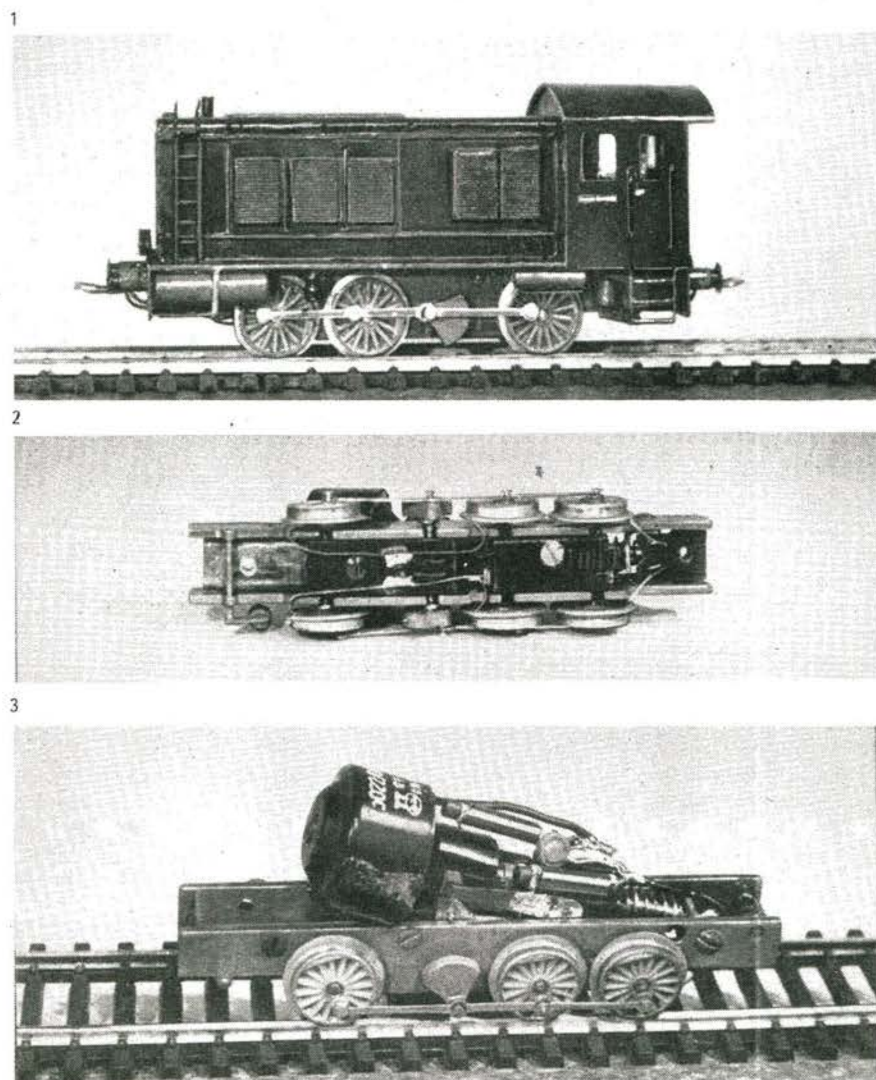
Dem Modellbauer bleibt es überlassen, ob er die Rahmenwangen verschraubt oder vernietet. Beim Vernieten muß jedoch der Rahmen durch Schrauben zusammengehalten werden, bis die Motorfestigung auf diesem Distanzklotz angebracht ist.

Strebt man eine Dreipunktlagerung an, wird die Bohrung für die dritte Achse etwa 1 mm höher angeordnet. Dabei ist auf dem Distanzklotz im Achsbereich ein etwa 1 mm breites, 5 mm langes und 2 mm starkes Messingblech mittig in Längslage anzubringen.

Als nächster Schritt folgt der Zusammenbau des Getriebes. Auf eine Achse (1. KA) wird ein Schneckenrad (18 Zähne, 0,5 mm) mit Ritzel (12 Zähne, 0,5 mm – PIKO BR 81) aufgepreßt. Das Ritzel muß etwa 0,5 mm vom Rahmen entfernt sein. (Die Räder befinden sich ebenfalls in gleicher Entfernung zum Rahmen.)

Auf eine zweite Achse (2. KA) ist ein Zahnrad mit 12 Zähnen zu ziehen. Für die Distanzachse muß ein Zwischenrad mit 20 bis 22 Zähnen berücksichtigt werden. Erst danach kann man das für die beiden ersten Achsen gedachte Halteblech (6) anschrauben, dabei sollen die Achsen zwar leicht drehbar, aber fast ohne Höhenspiel bleiben.

Nunmehr ist die Lage des TT-Motors 5022/0 zu bestimmen und Motorhalter mit Distanzklotz zusammenzulöten. Jetzt muß noch eine Schneckenwelle angefertigt werden, die auf der Motorachse sowie in einem Winkel zu lagern ist.



1 Modell der BR 103. Die Lage der Hilfsluftbehälter, Ölabscheider, Bremszylinder und Leiter sind deutlich zu sehen. Sie sind aus den Zeichnungen nicht ersichtlich.

2 Unteransicht der BR 103 mit nachträglich angebrachten Schleifern an der ersten Achse

3 Das Modell ohne Oberteil. Die Motoranordnung ist deutlich zu erkennen.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Den Winkel bringt man am besten an einer Rahmenwange an, wobei Motor- und Schneckenwelle eine Linie bilden. Folgende Teile sind jetzt notwendig: Blindwelle (8, 9), Abdeckplatte mit Stromabnehmern (10) und Kuppelstangen (11).
Die dritte Kuppelachse muß ausreichend Spiel – ausgenommen in der Höhe – haben. Auf die Unterseite der Abdeckplatte wird eine Beilage geklebt, und schon kann die erste Probefahrt stattfinden.

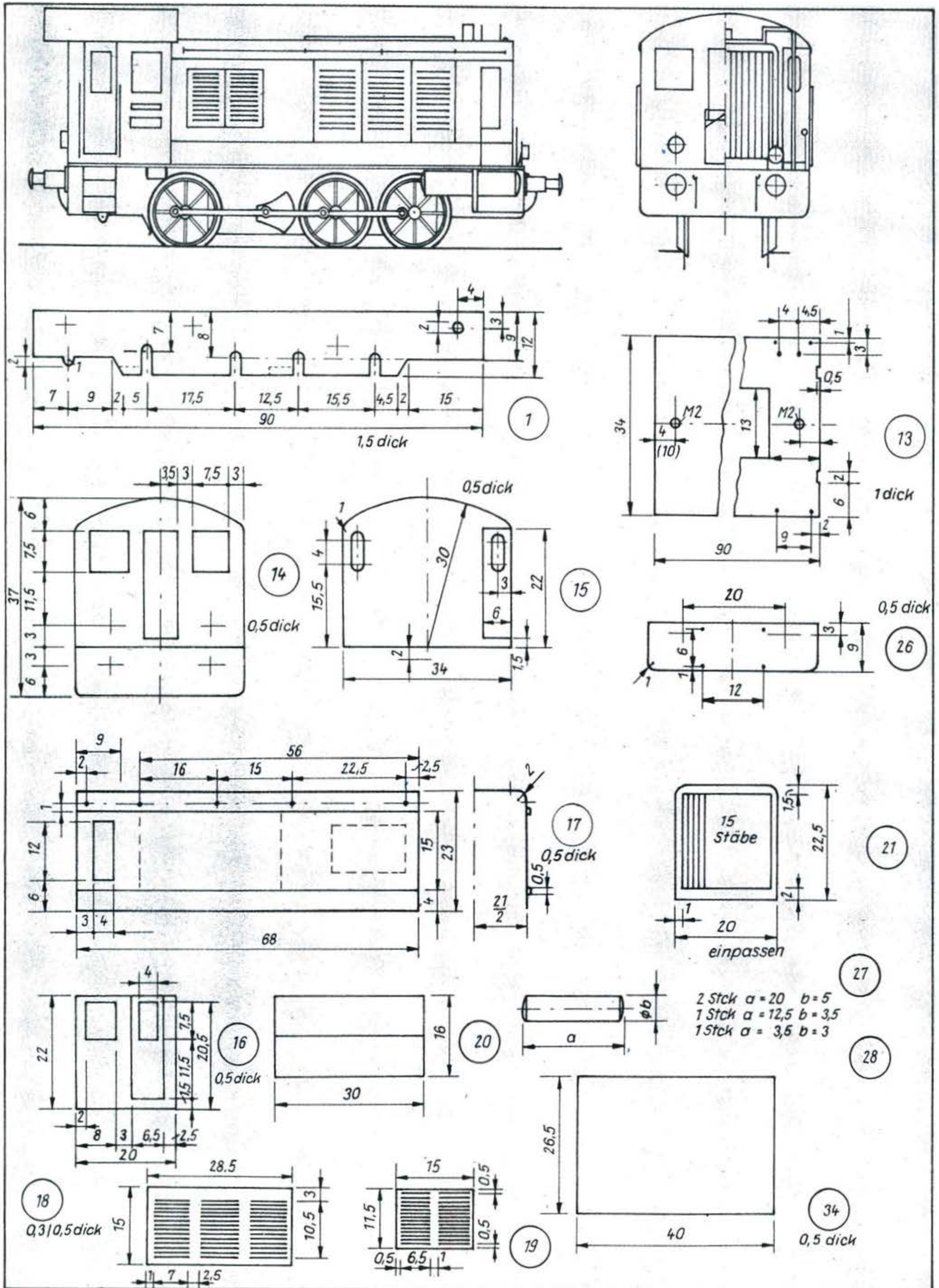
Das Oberteil

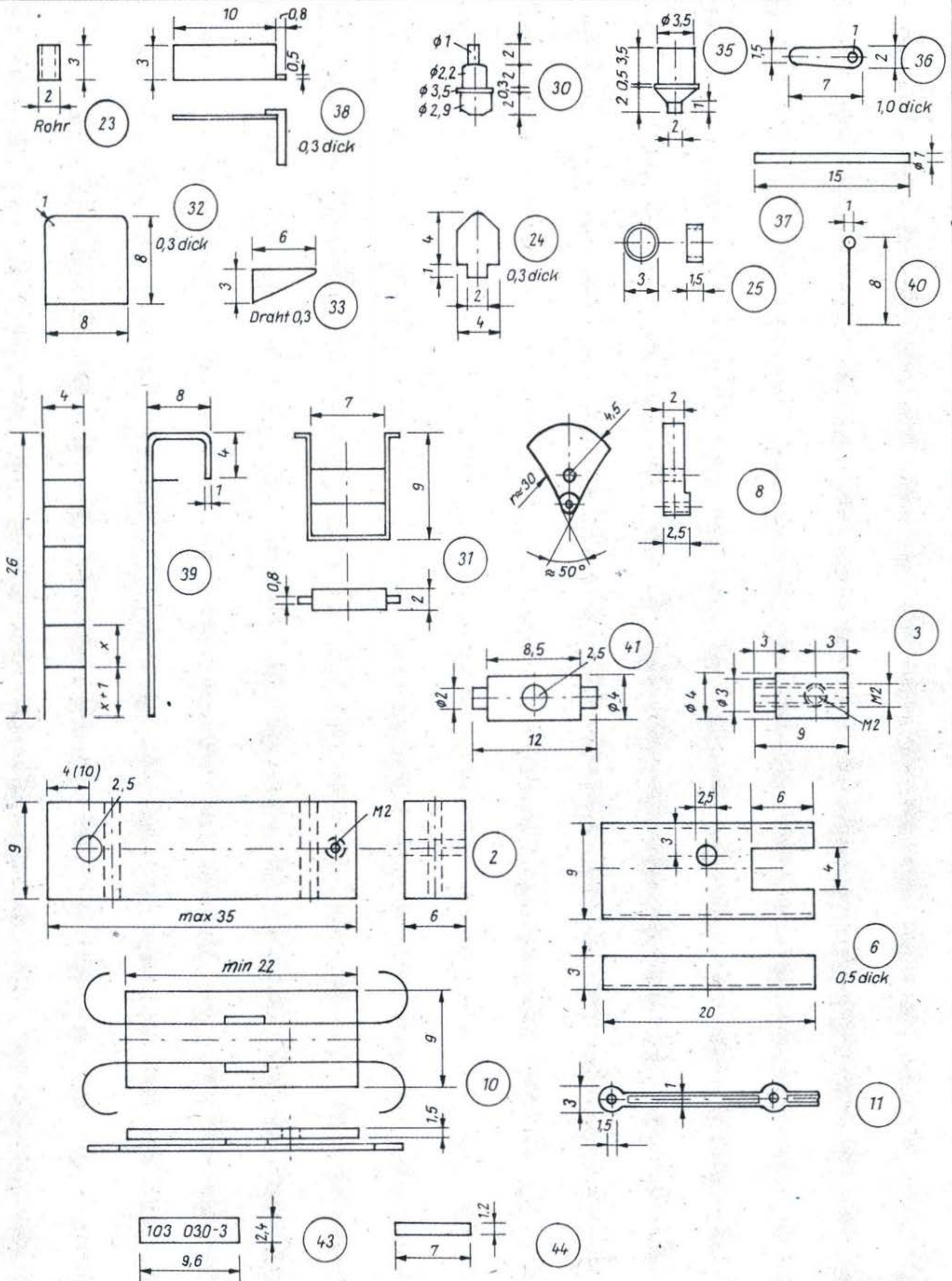
Die Bodenplatte (13) ist so auszusparen, daß sie ohne Schwierigkeiten über den Motor auf den Rahmen gelegt werden kann. Als nächstes folgen die Führerhauswände (14, 15, 16). Die Türen sind lediglich tief einzuritzen und somit nach dem Lackieren noch sichtbar. An der Rückwand (14) ist in Höhe des Bodenblechs ein 0,5 mm breiter und 0,3 mm dicker Streifen (breitgedrückter Draht) aufzulöten. Die vier kleinen Bohrungen dienen zur Aufnahme der Luftschlauchimitationen (Draht 0,5 mm). Weil der Motor etwas in das Führerhaus hineinragt, empfiehlt es sich, die Vorderwand (15) etwas auszuschneiden. Diese vier Teile können schließlich auf das Bodenblech aufgelötet werden. Dabei sollten die Seitenwände mit dem Bodenblech bündig sein.
Danach widmen wir uns der Motorhaube (17). Bedingt durch den TT-Motor (21 mm Durchmesser) ist es erforderlich, das Außenmaß von 21 mm als lichtes Maß zu berücksichtigen. Die sich in Nähe des Vorderteils befindlichen beiden Türen sind nur einzuritzen, danach die Führungsschienen für die Seitentüren (breitgedrückter Kupferdraht) sowie die Türen (18, 19) in Jalousieausführung einschließlich Montageöffnung (20) aufzulöten.
Danach fertigen wir die Haubenvorderwand (21), indem an ein 0,2 mm dickes Blech links- und rechtsseitig sowie oben ein Rahmen in die Vorderseite der Motorhaube eingepaßt und bündig verlötet wird. Den Rahmen bördelt man mit 0,5 mm Abstand zum Grundblech maßgerecht um.
Schlangenförmig gebogener 0,3-mm-starker Draht soll später die Stäbe vor den Kühlelementen darstellen. Diese „Schlange" (lediglich einzulegen) sowie die vierte Seite des Rahmens werden, nachdem die Motorhaube auf dem Bodenblech aufgelötet wurde, angebracht. Die Imitationen für die Wassereinfüllöffnung, das Auspuffrohr (23) sowie die Handstangen einschließlich Halterungen kann man mit einem Kopfdurchmesser von 1,5 mm in die dafür gedachten Bohrungen einlöten. Nur auf der rechten Seite wird eine Bohrung – 2 mm von Vorderkante entfernt – benötigt, denn dort reicht die Handstange bis an die Vorderkante der Motorhaube; linksseitig endet sie vor der Leiter. Für die Handstangen empfiehlt sich harter Draht (0,3 mm). Für die Halter kann man 0,3-mm-Kupferdraht verwenden, der um die Handstange zu legen sowie zu verdrillen ist.
Erst wenn diese Teile montiert wurden, ist die Motorhaube auf die Bodenplatte sowie an die Führerhausvorderwand anzulöten. Danach folgen die vorderen Loklaternen (24, 25) und die vordere Pufferbohle (26). Die beiden Hauptluftbehälter (27) sind an die Bodenplatte – vorn, 0,5 mm von Seitenkante – zu löten und von innen an die Pufferbohle zu heften. Damit versteift man die Bohle etwas.
Im Bereich der ersten Achse ist der Behälter eventuell ein wenig abzufeilen, um nicht Rad und Kurbelzapfen zu behindern. Der Hilfsluftbehälter (28) ist linksseitig in Höhe der dritten Achse,

Fortsetzung auf Seite 24

Stückliste

Teil	Anzahl	Bezeichnung	Teilzeichnung Blatt	Bemerkung
1	2	Rahmenwange	1	
2	1	Distanzklotz	2	
3	1	Distanzachse	2	
4	4	Senkschrauben (für Teil 3)	ohne	M 2 × 4
5	3	Radsatz 12,5 mm ∅	ohne	
6	1	Halteblech für Radsätze	2	
7	1	Schraube für Teil 6	ohne	M 2 × 7
8	2	Blindwellenkurbel	2	
9	1	Achse für Blindwellenkurbel	ohne	∅ 2 mm, 20Lg
10	1	Abdeckplatte	2	Isoliermat.
11	2	Kuppelstangen	2	I Querschnitt
12	8	Befestigungsschrauben od. -niete für Teil 11	ohne	
13	1	Bodenplatte	1	
14	1	Führerhausrückwand	1	
15	1	Führerhausvorderwand	1	Tür links
16	2	Führerhausseitenwand	1	1× spiegelbildlich
17	1	Motorhaube	1	
18	2	Seitenwandtüren groß	1	
19	2	Seitenwandtüren klein	1	
20	1	Montageöffnung	1	Mittellinie geritzt
21	1	Motorhaubenvorderwand	1	
22	1	Wassereinfüllöffnung	ohne	Niet
23	1	Auspuffrohr	2	
24	2 (3)	Halter für Loklaternen	2	
25	4 (6)	Loklaternen	2	
26	1	Vord. Pufferbohle	1	
27	2	Hauptluftbehälter	1	
28	1	Hilfsluftbehälter	1	
29	1	Ausgleichbehälter	1	
30	1	Ölabscheider	2	
31	2	Leiter	2	
32	1	Übergangsbrücke	2	
33	1	Sicherungsbügel	2	
34	1	Führerhausdach	1	
35	1	Bremszylinder	2	links angeordnet
36	1	Bremshebel	2	links angeordnet
37	1	Bremswelle	2	
38	2	Trittbleche	2	1× spiegelbildlich
39	1	Leiter	2	
40	4	Handstangen	2	
41	1	Zwischenstück für Oberteilbefestigung	2	vor Rahmenzusammenbau rechtztg. einsetzen
42	2	Schrauben für Oberteilbefestigung	ohne	M 2 × 8
43	2	Loknummernschild	2	Nr. 015 bis 036, 050 bis 053, 060 bis 067
44	2	Eigentumsschild	2	Deutsche Reichsbahn
45	4	Luftschläuche	ohne	Draht 0,5 mm


1,5 dick
1
0,5 dick
14
15
13
1 dick
M2
0,5 dick
26
56
68
17
0,5 dick
15 Stäbe
21
20
einpassen
27
2 Stck a = 20 b = 5
1 Stck a = 12,5 b = 3,5
1 Stck a = 3,5 b = 3
28
16
0,5 dick
20
18
0,3/0,5 dick
19
34
0,5 dick


Rohr
23
10
0,8
3
0,5
38
0,3 dick
ϕ 1
ϕ 2,2
ϕ 3,5
ϕ 2,9
30
ϕ 3,5
35
1,5
36
7
1,0 dick
15
ϕ 1
37
32
0,3 dick
8
6
Draht 0,3
33
24
0,3 dick
25
1,5
40
26
x
x+1
39
7
9
31
0,8
4,5
r≈30
≈50°
2,5
8
8,5
2,5
41
ϕ 2
ϕ 4
12
3
ϕ 4
ϕ 3
M2
9
4 (10)
2,5
M2
max 35
6
2
6
0,5 dick
20
min 22
10
1,5
11
103 030-3
2,4
9,6
43
1,2
7
44

Klaus-Dieter Adomat, Meißen

Deckbrücke mit obenliegender Fahrbahn in der Nenngröße $H0_e$

Über das Vorbild

Derartige Deckbrücken in verschiedenen Ausführungen mit obenliegender Fahrbahn waren auf Strecken des ehemaligen 750-mm-Schmalspurnetzes in Mittelsachsen weit verbreitet. Mit diesen Brücken konnten kleine Hindernisse, wie Bäche und Wege, ohne große finanzielle Aufwendungen überquert werden.

Die hier beschriebene Deckbrücke befand sich an der ehemaligen Schmalspurstrecke Meißen-Triebischtal – Wilsdruff, die von 1909 bis 1966 betrieben wurde. Das Bauwerk befand sich hinter dem einstigen Haltepunkt Preiskermühle in Richtung Polenz. Nach der Betriebseinstellung wurden die Gleisanlagen der Strecke abgebaut. Seit 1983 wird die Brücke wieder benutzt. Ein neu angelegter und entlang der ehemaligen Schmalspurbahn-Trasse verlaufender Wanderweg führt über diese frühere Eisenbahnbrücke.

Was man außerdem beachten muß

Da unter der hier beschriebenen Schmalspurbrücke keine öffentlichen Verkehrswege verlaufen, konnte sie als offene Brücke ausgeführt werden. Sand, Wasser, Schlacke und dergleichen können durch die Brücke fallen.

Die Brückenbalken, in ihren Abmessungen stärker als normale Schwellen, liegen direkt auf dem oberen Flansch der Hauptträger, auf den sie durch Hakenschrauben befestigt sind. Ein einseitiger Gehweg mit Schutzgeländer ist ebenfalls vorhanden. Dieser Gehweg wurde von zur Seite herausragenden verlängerten Schwellen aufgenommen. Das Geländer besteht aus einer Winkelstahlkonstruktion.

Das Tragwerk der schmalspurigen Deckbrücke mit obenliegender Fahrbahn setzt sich aus Längs-, Quer- und Hauptträgern zusammen. Die Längsträger bestehen aus genieteten Vollwandträgern in Doppel-T-Form. Weiterhin verstärken aufgenietete L-Profile die vorhandenen Quer- und Windverbände. Die Befestigung der Brückenbalken erfolgt auf dem Obergurt der Hauptträger mit Hakenschrauben.

Der Überbau wurde auf Lager abgesetzt, die aus Auflagerschwellen mit Stahlplatten unter den Lagerpunkten bestehen. Die Auflagerschwellen wurden auf Granitsteinen oder ähnlichem Material, die in die Widerlager eingemauert werden, befestigt.

Nun entsteht das Modell

Die Stahlkonstruktion der Deckbrücke wird am besten aus Blech verschiedener Stärken hergestellt. Wenn der Hauptträger (Doppel-T-Träger) bereit liegt, können die Quer- und Windverbände, bestehend aus verschiedenen Knotenblechen und L-Profilen, gefertigt und eingebaut werden. Danach sind die außen an den Hauptträgern befindlichen L-Profile, welche zur Beulsicherung dienen, anzubringen. Sollen die Nietköpfe dargestellt werden, so sind sie vor dem Zusammenbau der Einzelteile einzudrücken. Nach dem Zusammenbau wird der Überbau mit Farbe behandelt. Nun werden die Brückenbalken in entsprechender Länge und das Schienenprofil auf diesen Balken befestigt. Danach wird der Gehweg ergänzt, aufgeleimt und alle Holzteile mit Farbe versehen.

Jetzt kann das zusammengelötete Schutzgeländer befestigt werden. Anschließend wird der Überbau auf die Widerlager und den Mittelpfeiler aufgeleimt. Entsprechend der gesamten Anlagengestaltung ist die Brücke in die Landschaft einzubeziehen.

Kommen wir zur Farbgebung: Der Überbau erhält einen mittel- bis dunkelgrauen Anstrich. Alle Holzteile sind schwarz-braun zu beizen. Das Schutzgeländer wird grau oder schwarz, die Widerlager und der Mittelpfeiler sollten betongrau gehalten werden.

Auch für $H0_m$ geeignet

Die Brücke kann auch unverändert für die Nenngröße $H0_m$ verwendet werden. Eine Kürzung auf die halbe Länge oder ein anderes Längenmaß wäre bei beiden Nenngrößen ebenfalls möglich. Von einer Verwendung des Modells mit H0-Gleisen sollte jedoch Abstand genommen werden, da entsprechend der größeren Belastung die Hauptträger verlängert werden müßten. Wer sich die recht komplizierten Lötarbeiten bei dem Modell in Blechbauweise nicht zutraut, kann es auch mit der Kartonbauweise versuchen, die im Fachbuch „Modellbahn-Bauten" von Günter Fromm (transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 1981) unter Abschnitt 7.3. ausführlich beschrieben wurde.

Fortsetzung von Seite 21

1 mm von Außenkante, an die Bodenplatte anzulöten. Der Ausgleichsbehälter (29) muß rechtsseitig hinter der Führerhausvorderkante befestigt werden.

Nicht in der Zeichnung enthalten ist die Anordnung des Ölabscheiders (30): linksseitig in Bohrung 1 mm Durchmesser (27 mm von Vorderkante und 2 mm von Seitenkante Bodenplatte) mit dem Zapfen oben bündig einlöten.

Außerdem sind die beiden Führerhaus-Leitern (31) zu befestigen. Dem folgen an der Rückwand des Fahrerhauses die Lampenringe (25), die Übergangsbrücke (32) sowie der Sicherheitsbügel (33). An den Seitenwänden sind die Handstangen (15 mm von Unterkante Seitenwand neben Türrahmen) zu befestigen.

Das Führerhausdach (34) steht vorn 1 mm sowie an den Seitenwänden um Materialstärke über.

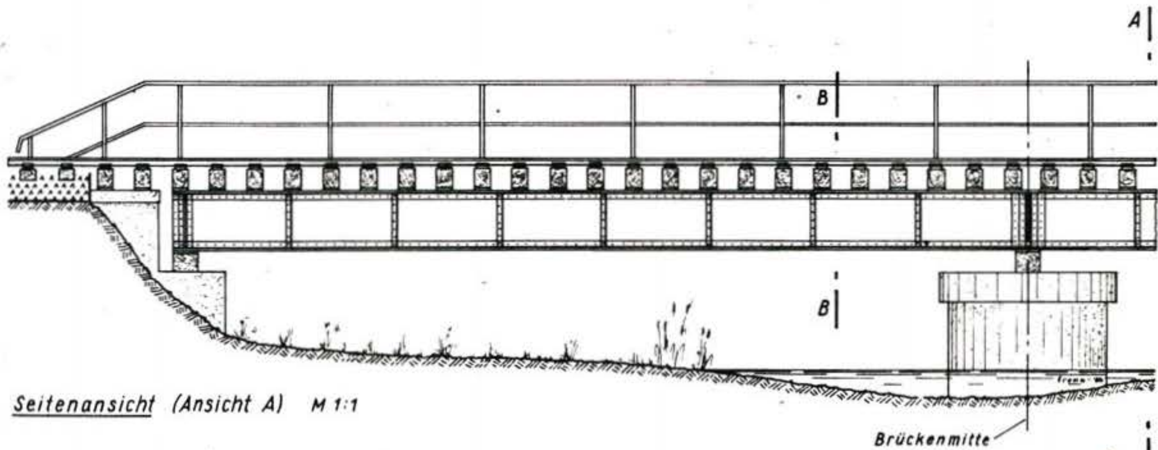
Der Bremszylinder (35) wird auf den Bremshebel (36) und eine Bremswelle – (37) in die Bohrung des Bremshebels eingelötet. Danach kann die Bremswelle an der Rahmenwange montiert werden. Vorerst geschieht das nur an einer, um ggf. notwendige Rahmenreparaturen nicht zu erschweren. Erst wenn keinerlei Veränderungen mehr vorauszusehen sind, können die Trittbleche (38) 1 mm von der Unterkante Pufferbohle sowie die dazugehörige Strebe an die Bodenplatte gelötet werden.

Die Leiter (39) für die Motorhaube ist so anzufertigen, daß die oberste Sprosse als Trittblech entsteht. Schließlich sind noch die Handstangen (40) aus hartem 0,3-mm-Draht anzufertigen. Der Draht ist über eine Nadel zu schlingen und beide Enden zu verdrillen. Den Schaft kann man dick verzinnen, danach auf Länge abschneiden und einlöten.

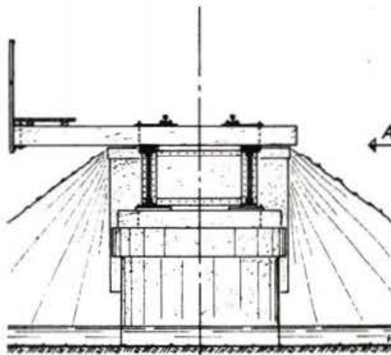
Die Stromabnahme

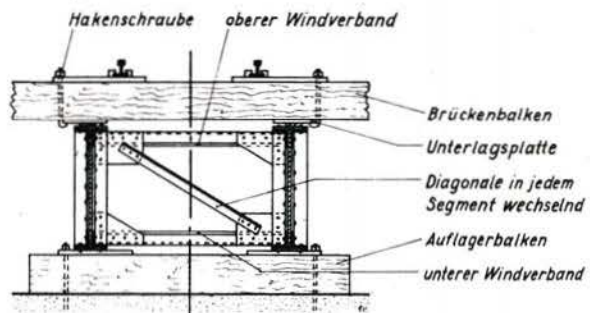
Ursprünglich war vorgesehen, den Strom über die beiden hinteren Radsätze abzunehmen. Erste Fahrversuche verliefen nicht zufriedenstellend, so daß auch für die erste Achse zwei Schleifer eingebaut wurden.

In diesem Zusammenhang konnte auch die Halteplatte mit der vorderen Befestigungsschraube für das Oberteil montiert werden.



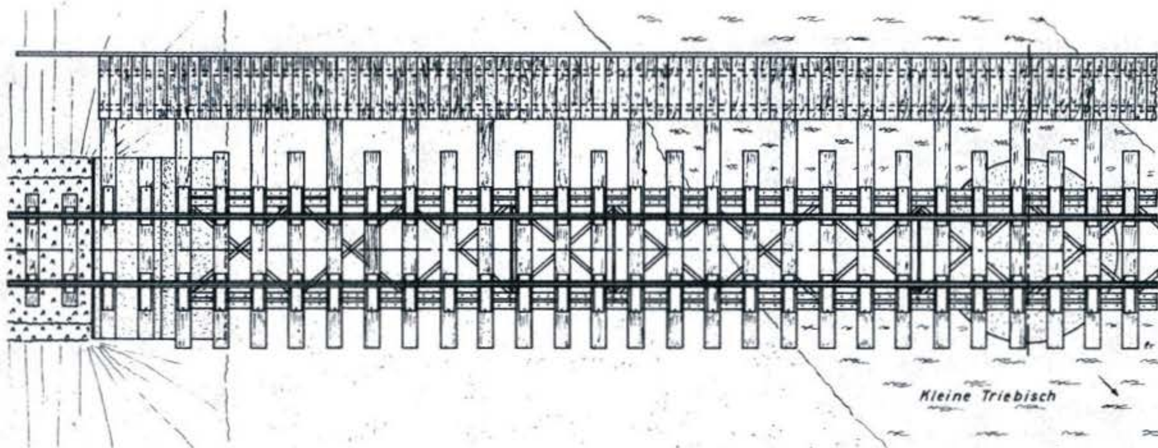
Seitenansicht (Ansicht A) M 1:1



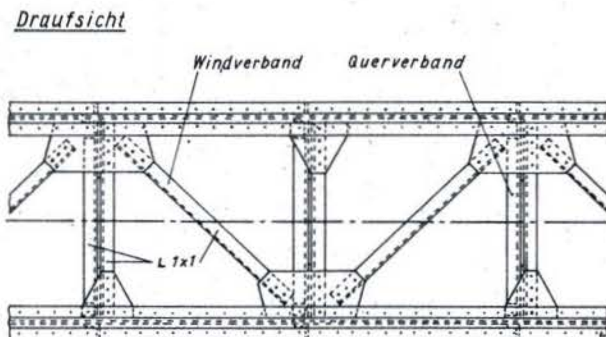


Schnitt A-A M 1:1

Schnitt B-B (Querverband) M 2:1



Draufsicht



Draufsicht auf den oberen Windverband M 2:1

Im unteren Windverband Diagonalen entgegengesetzt.

Deckbrücke mit obenliegender Fahrbahn

Nenngröße $H0_e$ M 1:1, 2:1

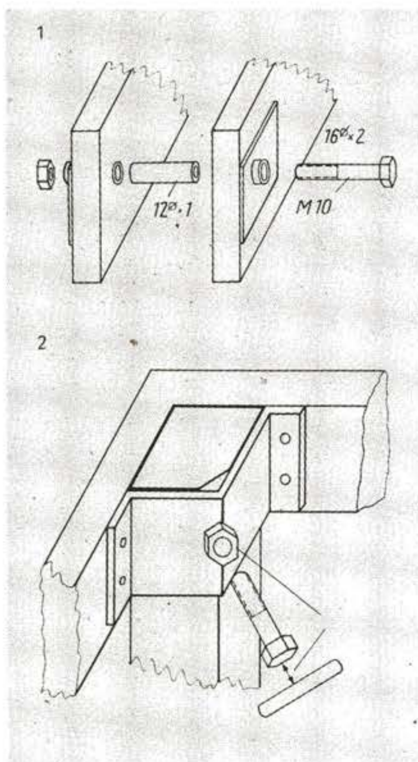
Werner Ilgner (DMV), Marienberg

H0-Gemeinschafts-anlage Marienberg

1969, also vor knapp 16 Jahren, wurde die AG 3/42 Marienberg des DMV der DDR gegründet. Zwei Jahre später konnte dann mit dem Bau einer Gemeinschaftsanlage begonnen werden. Wie bei fast jeder neugegründeten AG waren zunächst Raum- und Finanzfragen zu klären. Durch die Hilfe des Rates der Stadt Marienberg erhielten wir ein Domizil im Jugendklubhaus. Großzügig unterstützte uns die AG Meißen. Da sie ihre Anlage für zwei Ausstellungen zur Verfügung stellte, konnte auch ein ausreichendes Startkapital aufgebracht werden. Dem Tatendrang der damals sieben Mitglieder stand somit nichts mehr im Wege.

Das Motiv wurde die Heimat

Als Motiv für die Anlage wurde die nähere Umgebung gewählt. Der Bahnhof Marienberg bildet das Kernstück der Anlage. Aufgrund der Enge der vorhandenen Räume mußte eine großflächige Gestaltung unterbleiben. Die Anlage ist auf Platten von 2,4 m × 0,8 m bzw. 2,4 m × 0,4 m Größe aufgebaut. Dadurch konnte sich die Landschaftsgestaltung auf den Raum unmittelbar neben der Strecke beschränken. Einige exakt gestaltete Motive aus der näheren Umgebung von Marienberg bilden Blickpunkte und betonen das Lokalkolorit der Anlage. Die Zuordnung der Landschaft und die Entfernung voneinander entspricht allerdings nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Das dürfte aber wohl ein durchaus akzeptabler Kompromiß sein, denn die Natur exakt im Maßstab 1:87 nachbilden zu können, ist wohl nie möglich. Alle 12 Platten werden untereinander mit Bolzen verbunden, deren Durchführungen durch die Zarge der Rahmen mit Metallbeschlägen verstärkt sind (Abb. 1). An den Ecken der Platten innerhalb des Rahmens befinden sich Halterungen für die Füße aus 50 mm starkem Kantholz. Diese lassen sich in der Höhe verstellen. Sie gestatten ein einwandfreies Justieren der Teile zueinander (Abb. 2).



1 Rahmenverbindung. Deutlich sind die mit Metallbeschlägen versehenen Rahmenverbindungen zu erkennen.

2 Eine montierte „Ecke". Von Vorteil ist das exakte Justieren der Anlagenteile.

3 Das Gleisbildstellwerk ist selbst entworfen und gebaut worden. Darunter die zentrale Stromversorgungsanlage. Ganz unten die Einrichtungen für den zentralisierten elektronischen Streckenblock. Der scheinbare „Strippenwirrwarr" ist der große Vorteil. In der Anlage wurde nichts verdrahtet. Ein variabel ansteckbarer Kabelbaum ist alles.

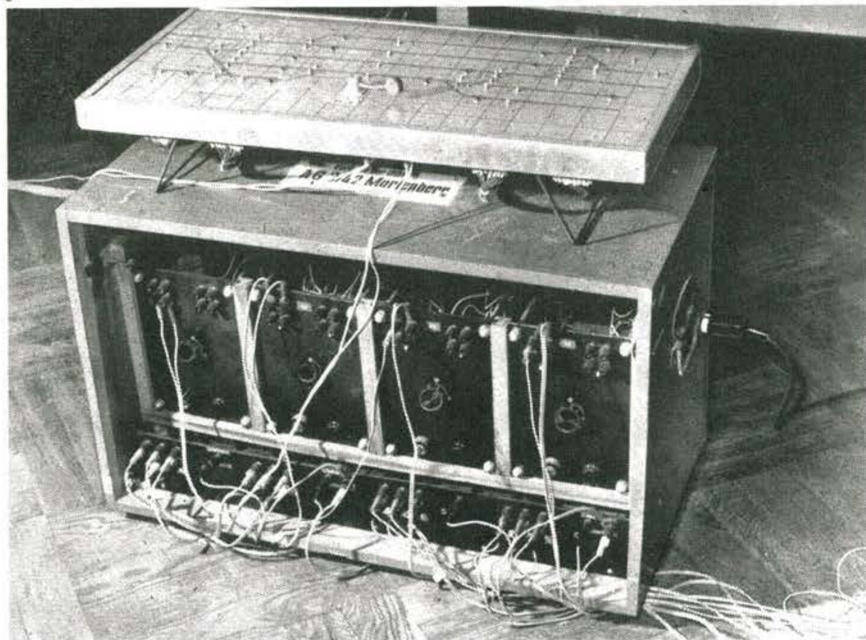
4 Der Zirkus kommt! Auf der Marienberger Strecke gehörten vor 20 Jahren die sächsische P8 und die BR 86 zum täglichen Bild. Letztere verkehrt auch auf unserer Gemeinschaftsanlage.

5 Gleich hinter dem Tunnel überquert der Nahgüterzug mit Kühlgut die Brücke. Vielleicht Wildbret aus dem Erzgebirge?

6 Wie es aussieht, ist hier gerade Frühstückspause. Ob der Steinbrucharbeiter Limonade trinkt weiß man nicht!

7 Bahnhof Marienberg. Kernstück und Blickpunkt der Anlage. Nach Originalfotos, anläßlich des 100jährigen Bestehens der Strecke, entstand dieser Bahnhof. Was aber die versierten Modellbahnfreunde stören wird, ist die Lok der BR 132. BR 132 und Abteilwagen und erstere noch dazu in Marienberg?

3



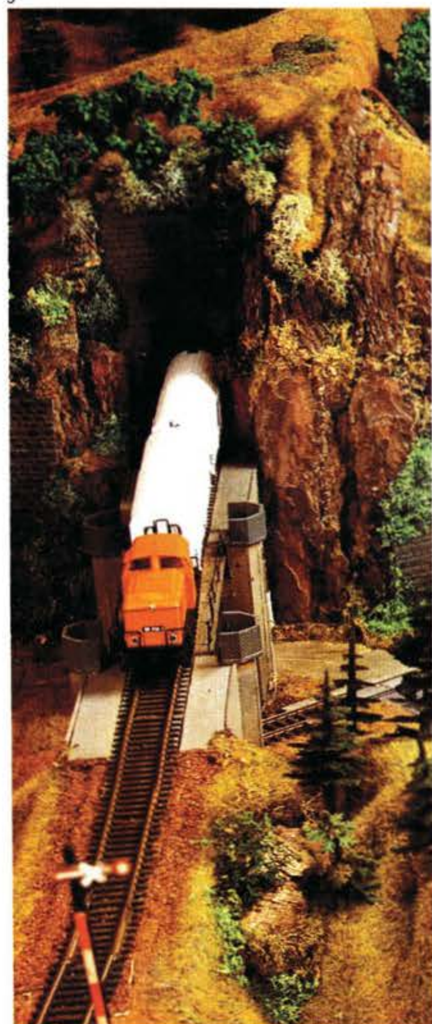
Auf zwei 2,4 m × 0,8 m großen Platten ist der Bahnhof untergebracht. Durch die Festlegung der Länge bedingt, beträgt der Längenmaßstab nur 1:100 (statt 1:87). Diese Verkürzung stellt nur einen kleinen und somit vertretbaren Kompromiß dar. Auf je zwei Platten (2,4 m × 0,8 m) sind die beiden Wendeschleifen installiert. Auf weiteren vier Platten (Größe 2,4 m × 0,4 m) wurde nur das Streckengleis untergebracht, und zwei Eckenteile (Größe: 0,8 m × 0,8 m) dienen ebenfalls der Streckenführung.

Strecken, Wendeschleifen und Ecken sind austauschbar und entsprechen dem „Standardisierten Modellbahnsystem" (SMBS). Lediglich die beiden Bahnhofsplatten müssen immer zusammenbleiben. Die möglichen Gleisführungen gehen aus Abb. 12 hervor. In jedem Fall bestehen sie aus einem großen und zusammengedrückten Oval. Dadurch erscheint die eingleisige Strecke als zweigleisig. Beim Vorbild befindet sich der Bahnhof Marienberg nur an einer eingleisigen Strecke. Beide Bahnhofsen-

4



5



6



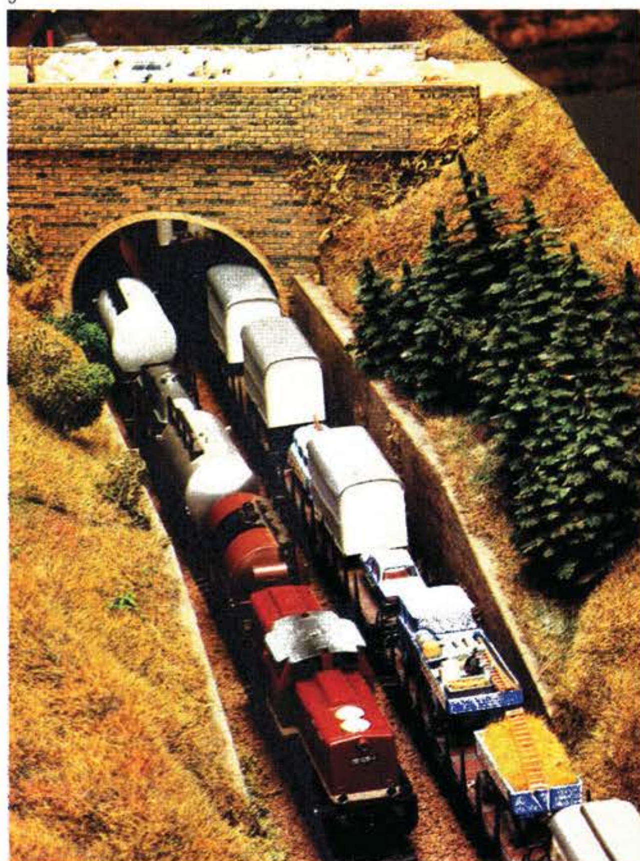
7



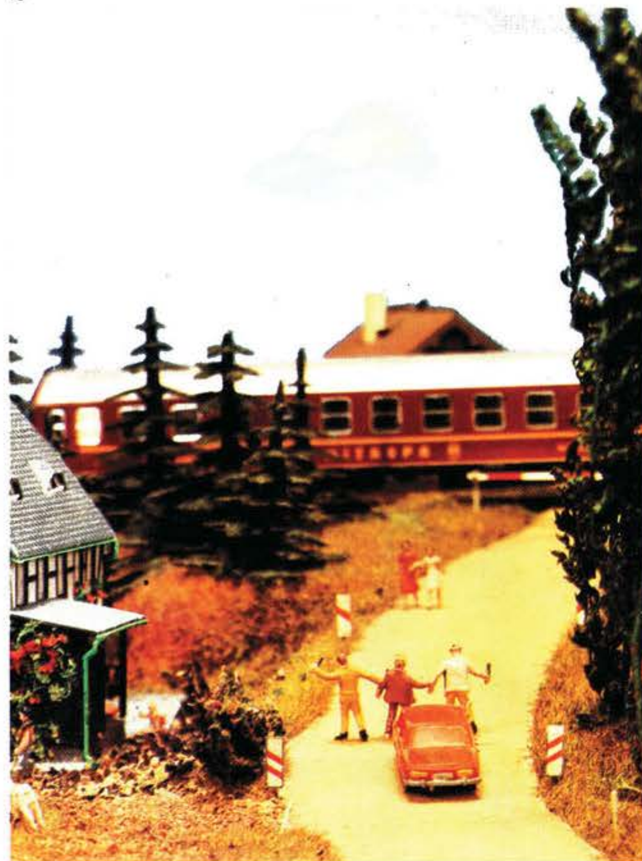
8



9



10



11

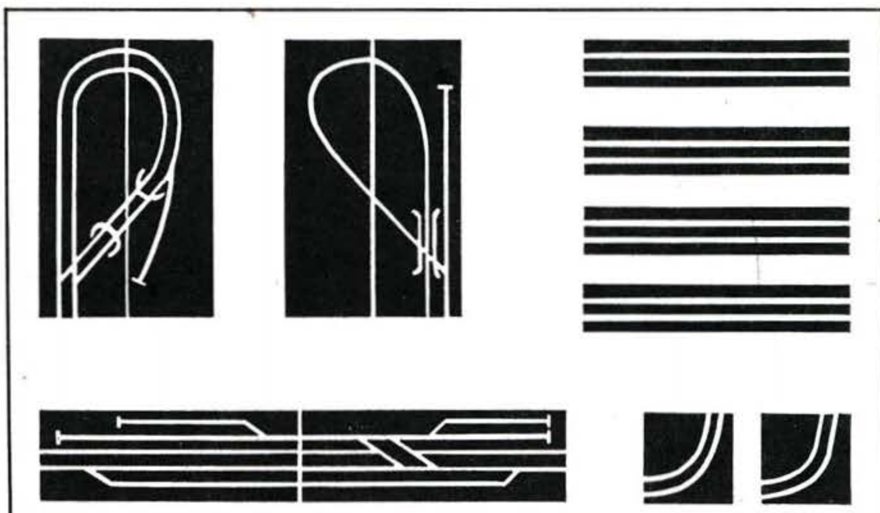


den haben jedoch zwei Gleise, weil sich dort neben der Strecke noch Anschlußgleise befinden. Dadurch weicht das Modell nur unerheblich vom Vorbild ab!

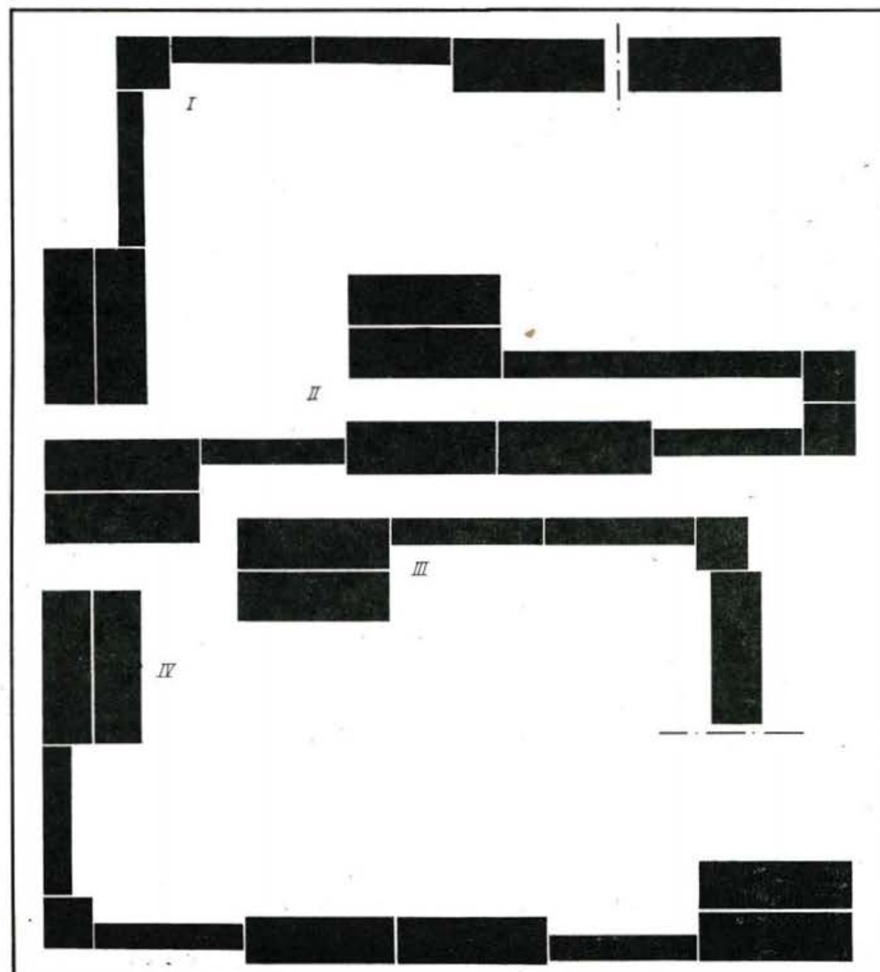
Anlagengröße kann angepaßt werden

Aufgrund der relativen Freizügigkeit beim Aufstellen der Teile ergeben sich verschiedene Kombinationsmöglichkeiten. Die Anlage ist je nach den räumlichen Verhältnissen am Ausstellungsort als großes oder kleines „U", als Winkel (links oder rechts) und bei Verzicht auf die Ecken gestreckt aufstellbar. Im letzteren Fall beträgt die Länge immerhin 19,20 m. So war sie einmal in einer Kegelbahn in Rittersgrün (Erzgebirge) und vor wenigen Jahren in der Karl-Marx-Städter Stadthalle zu besichtigen. Einige Aufbauvarianten (I bis IV) zeigt Abb. 13. Die Freizügigkeit der Anlagenteile allerdings erforderte eine elektrische Schaltung besonderer Art. Auch die Streckenblockung konnte nicht in der herkömmlichen Weise realisiert werden. Das hätte einen zu großen Aufwand bedeutet. Abhilfe brachte eine elektronische Blockschaltung, die industriell gefertigt wurde. Sämtliche Bausteine mußten in der zentralen Stromversorgungsanlage untergebracht werden. Mit Hilfe eines Kabelbaums wurde die gesamte Anlage verdrahtet. An diesem Kabelbaum werden von Fall zu Fall die entsprechenden Anschlüsse angesteckt. Lediglich die Bahnhofsplatten sind komplett verdrahtet und durch vier 16polige Leitungen mit dem Schaltpult verbunden. Letzteres ist eine Eigenentwicklung, wie auch sämtliche Schalter, die aus selbstgefertigten Elementen entstanden sind. Entgegen den Vermutungen von erfahrenen Modellbahnfreunden hat diese einfache Lösung nun immerhin 15 Ausstellungen ohne Störungen und Defekte überdauert! Die Stromversorgung wird durch vier Trafos mit je zwei Sekundärwicklungen realisiert. Es stehen je acht Stromkreise mit Gleich- und Wechselspannung von 10 bis 18 Volt, grobstufig regelbar, zur Verfügung. Diese Kapazität ist bis jetzt noch nicht ausgelastet. Das gesamte „Kraftwerk" ist in einer Transportkiste untergebracht, die auch alle zum Betrieb der Anlage nötigen Kabel enthält. Zusammengehöriges in einer Transporteinheit zu vereinigen, hat sich sehr gut bewährt. Ähnlich verhält es sich auch mit Fahrzeugen und anderem Zubehör.

12



13



8 Auch soetwas gibt's auf unserer Gemeinschaftsanlage: Eine auswärtige Gruppe von Eisenbahnfreunden kommt mit einem eigenen Fahrzeug nach Marienberg. Das Bahnwärterhaus – es handelt sich übrigens um ein Mamos-Modell – entspricht genau dem Vorbild und steht wirklich an der „Marienberger Schiene".

9 Die Schafe, die auf der Brücke den Verkehr blockieren, sind nicht etwa aus dem Zirkuszug entsprungen! Die Brücke am Goldkindstein – ein Motiv aus der Umgebung von Marienberg.

10 Ein internationaler Schnellzug auf der Marienberger Strecke ist heute beim Vorbild ebenfalls nicht anzutreffen. Da die Schranke geschlossen ist, kann der Pkw-Fahrer auch warten, bis die drei Zechbrüder den Weg freigeben.

11 Diese Aufnahme bannte der Fotograf an einem Sonntag auf den Film! Absolute Ruhe beim VEB Kohlenhandel in Marienberg. Auch diese Gebäude entstanden maßstäblich nach Fotovorlagen.

12 Die zur Verfügung stehenden Anlagenteile auf den im Text beschriebenen Platten

13 Vier der möglichen Aufbauvarianten

Hochbauten meist selbst gebaut

Das Modellgelände wurde ausschließlich mit Matten des VEB Modellbahnzubehör Marienberg gestaltet. Darunter liegt meist noch Schaumpolystyrol, aber auch Wabenwellpappe, um alles so leicht wie möglich zu halten. Der Gleisunterbau wurde aus doppeltverleimter Hartfaserplatte hergestellt. Die Hochbauten wurden teilweise aus handelsüblichen Bausätzen gestaltet. Einige Gebäude sind auch völlig selbst gebaut worden. So auch die Hochbauten des Bahnhofs, einschließlich Empfangsgebäude, Güterabfertigung und Kohlenhandel, die nach 140 Originalfotos gezeichnet und gebaut wurden.
Zahlreich sind die Gegenstände, die zum Betrieb einer derartigen Anlage benötigt werden. Bei einer Auswärtsausstellung darf auch nichts vergessen werden. Um alles ohne große Mühe transportieren zu können, wurden sechs Transportkisten in den Abmessungen 0,8 m × 0,4 m × 0,5 m angeschafft. Hierin können die gesamte Stromversorgungsanlage, Modellbahnfahrzeuge, Füße sowie abnehmbare Gebäude, eine komplette Werkstattausrüstung und sonstiges Material untergebracht werden.
Die gesamte Anlage einschließlich Zubehör läßt sich auf einen Lkw des Typs W 50 bequem verladen. Da von Anfang an Auswärtsausstellungen vorgesehen waren, schenkten wir den Transportfragen große Aufmerksamkeit und denken, ein Optimum erreicht zu haben.

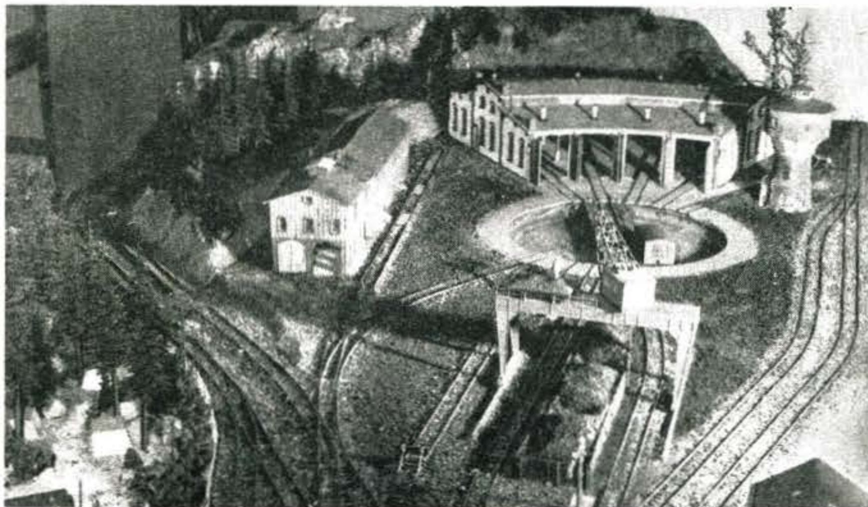
Elektronik erleichtert Bedienung

Bei vier Bahnhofsgleisen und zwölf Blockstrecken kann man die Anlage relativ stark besetzen. Im praktischen Betrieb hat sich das aber keinesfalls bewährt. Beim normalen Ausstellungsbetrieb wird mit fünf bis acht Zügen gefahren. Die Streckenelektronik garantiert einen weitgehend störungsfeien Betrieb. Manchmal gab es jedoch Zugtrennungen. Dieser Störquelle gingen wir zuleibe. Die Fahrzeugkupplungen (Drahtbügelkupplung PIKO) wurden mit einer zusätzlichen kleinen Zugfeder versehen, die, am Entkupplerlappen angebracht, den Bügel immer in die untere Lage zieht. Seitdem gehören Zugtrennungen der Vergangenheit an. Die Bedienung des Bahnhofs ist auch so einfach gehalten, daß man kaum etwas falsch machen kann. Im Prinzip ist jedes Bahnhofsgleis immer stromlos, und nur ein Zug fährt beim Drücken eines Knopfes. Dadurch wird die Aufmerksamkeit des Personals gefordert. Der Einsatz von streckentypischen Fahrzeugen würde die Betriebsvarianten sehr einschränken und den Anforderungen an den Ausstellungsbetrieb seitens der Zuschauer kaum gerecht werden. Und außerdem lehrt das Vorbild, daß es Abweichungen vom Regelfahrzeugeinsatz hin und wieder gibt.

50000 Besucher und 2600 km per Lkw

Apropos Zuschauer: 17 Ausstellungen haben wir nun schon hinter uns. Etwa 50000 Besucher haben diese Anlage bereits gesehen. Oft waren wir auch in kleinen Orten, wo der Besucherstrom kein Strom, sondern nur ein Bächlein war. Lippersdorf, Schönbrunn, Rittersgrün, Pockau und Mügeln, um nur einige zu nennen.
Die Anlage wurde bisher 2600 km per Lkw und Eisenbahn transportiert und dabei nicht beschädigt. 1983 stellten wir die Anlage acht Wochen lang dem zentralen Ferienlager der NVA zur Verfügung. Die elektronische Blockschaltung wurde außer Betrieb gesetzt und eine Handsteuerung für 12 Blockwärter und einen Fahrdienstleiter eingebaut. Und selbst bei diesem rauhen Spielbetrieb gab es keine Schäden.
Die robuste Konstruktion der Anlage ermöglicht es, mit anderen Arbeitsgemeinschaften ohne großen Aufwand zu kooperieren. Das Bedienungspersonal kann von der jeweiligen Gast-AG gestellt werden. Nach kurzer Einweisung, die meist schon beim Aufbau erfolgt, kann's losgehen. Eine eventuelle Störungssuche ist auf das Überprüfen von Steckverbindungen und der Kontaktsicherheit begrenzt. Elektronikbausteine werden nur komplett gewechselt.

14



14 Das im Bau befindliche Bw der künftigen Anlage „Marienberg Süd".

Zeichnungen: Verfasser
Fotos: W. und J. Albrecht, Oschatz

„Marienberg Süd" ist im Bau

Abschließend ein Blick in die Zukunft: Wir haben noch viel vor! Neben den Ausstellungen, die uns erwarten, bauen wir gegenwärtig an einer neuen Anlage bzw. an einem 7,2 m × 1,2 m großen Anlagenteil. Das Grundmotiv: der Durchgangsbahnhof „Marienberg Süd" mit fünf Gleisen, einem Bw und einem Werkanschluß. Dazu kommt wieder, entsprechend der anderen Anlage, eine zweigleisige Paradestrecke. Viel detaillierte Landschaft, z. B. Großstadthäuser mit Hinterhöfen usw. sind vorgesehen. Diese Anlage wird völlig selbständig zu betreiben sein. Neben dem Bahnhof sind ungefähr 10 Blockstrecken geplant. Wenn diese Anlage fertiggestellt ist, soll sie in die vorhandene integriert werden. Dann wird es aber ein neues Problem geben. Es gibt kaum so große Räume, wo dann die gesamte Anlage ausgestellt werden kann, denn die maximalen Abmessungen betragen dann 11 m × 6 m!

Auch für die Zukunft gerüstet

Wenn diese Zeilen gedruckt werden, haben wir gerade eine Ausstellung in Berlin hinter uns. Nun rüsten wir zur nächsten.
Vom 31. Mai bis 16. Juni 1985 wird die Anlage in Frankenstein (Kursbuchstrecke 410) zu sehen sein. Dieser Ort wird 800 Jahre alt. Und da die dortige Arbeitsgemeinschaft unterstützt werden muß, ist unsere Hilfe selbstverständlich.
Wenn Sie in der Nähe sind, schauen Sie doch mal bei uns herein. Es lohnt sich bestimmt!

Gleisplanschablone für Nenngröße TT

Angeregt durch die Veröffentlichung von H. Janas über Gleisplanschablonen (vgl. „me“ 9/82 S. 23) möchte ich meine Schablone vorstellen. Leider weist die im o. g. Beitrag beschriebene Schabllone nur einen Teil der vom VEB BTTB hergestellten Gleisbauelemente mit nicht mehr üblichen Bezeichnungen auf. Die aus 1 mm starkem Piacryl hergestellte Schablone berücksichtigt alle neuen Gleisbauelemente (lt. Katalog des VEB BTTB von 1979) und das minimale Maß des Gleisabstandes von 44 mm im Maßstab 1:5. Dabei wurde der Weichenantrieb so bemessen, daß auf Grundlage eines minimalen Gleisachsabstandes von 44 mm, Entwürfe unter Berücksichtigung der jeweiligen Anordnung möglich sind. Die Maßangaben wie Länge und Radien der Gleisstücke, Winkelangaben sowie Abstand der Gleisachsen blieben auf der Schablone unberücksichtigt, die ein wertvolles Hilfsmittel für die Gestaltung von Gleisplänen darstellt.

E. Hannich, Karl-Marx-Stadt

Straßenfahrzeugmodelle in H0

Ergänzend zu der Veröffentlichung über den Bau der W 50-Lastzüge in H0 („me“ 6/84, S. 30), folgende Hinweise:

– Autoantennen lassen sich einfach und schnell mit Hilfe einer Sehne mit einem Durchmesser von 0,3 mm herstellen.
– Für Rückspiegel eignet sich ein Rahmen aus Draht. Der Spiegel kann aus Zeichenkarton angefertigt werden.
– Beschriftungen sollten immer mit Signierstift oder Abreibebuchstaben vorgenommen werden.
– Windleitbleche entstehen aus Zeichenkarton.
– Lkw-Schlußleuchten werden auf Zeichenkarton vorgezeichnet, ausgeschnitten und anschließend aufgeklebt.
– W 50 mit kurzem Fahrgestell: Der Rahmen wird einmal an der hinteren Radaufhängung und ganz knapp vor den Schlußleuchten durchgesägt und die abgetrennte Rückwand mit den Schlußleuchten unmittelbar an der hinteren Radaufhängung wieder angeklebt.
– Škoda-Lkw mit Stahlpritschen: Hierzu werden ein Škoda mit langem Fahrgestell und ohne Aufbau, eine Pritsche vom Anhänger E 5-2 und eine Radaufhängung von einem Škoda mit kurzem Fahrgestell benötigt.

R. Poeschke, Finsterwalde

Ulrich Jung (DMV), Potsdam

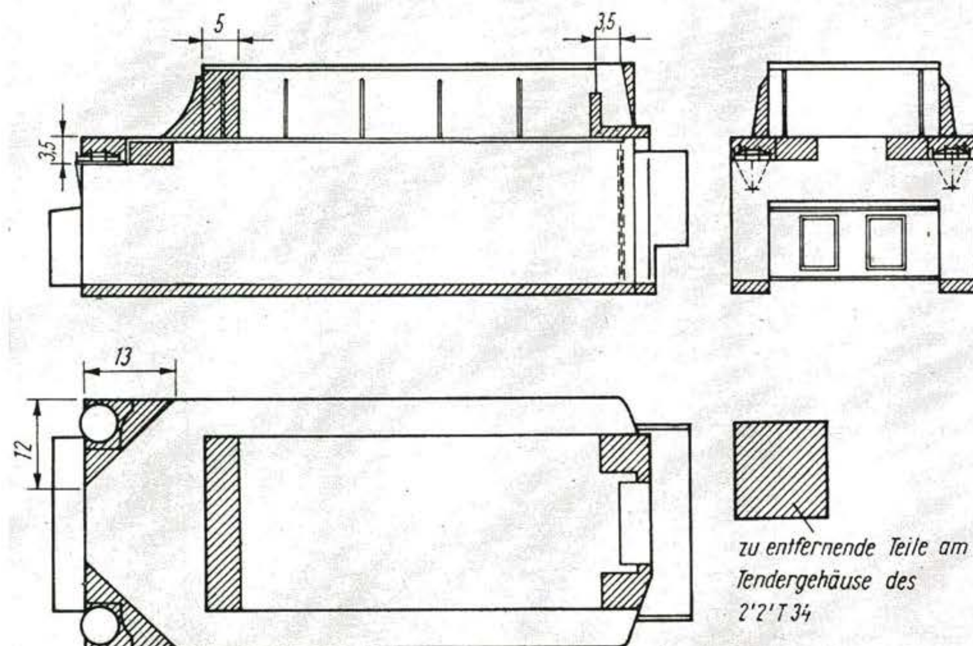
Ein Tender 2'2' T 32 entsteht

Die Loks der Baureihen 03 und 41 wurden beim Vorbild mit dem Tender 2'2' T 34, aber auch mit dem Tender 2'2' T 32 gekuppelt. Um im Modell-Bw bei mehreren vorhandenen Loks dieser Baureihen die Vielfältigkeit zu erhöhen, kann man sich mit relativ einfachen Mitteln einen Tender 2'2' T 32 herstellen und mit Loks der genannten Baureihen kuppeln.
Da auf das Gehäuse des PIKO-Triebtenders zurückgegriffen wurde, fehlt leider die Nachbildung der genieteten Tenderwände. Außerdem muß die Rundung an der Stirnseite des 2'2' T 34 beim 2'2' T 32 entfallen.
Vor Baubeginn zerlegt man den PIKO-Tender in die vier Hauptbaugruppen: Gehäuse, Unterteil, Triebwerk und Gewichtseinsatz.

Für den Umbau des 2'2' T34 in einen 2'2' T32 werden benötigt:
- ein Triebtender der BR 41 oder 01 Kohle
- ein Tenderunterteil
- Plastabfälle 0,5 mm bis 1,0 mm dick
- zwei bzw. drei Einheitsloklaternen
- ein Wassereinlaufdeckel

Vom Gehäuse werden vorsichtig die beiden Leitern entfernt und die auf der Zeichnung gekennzeichneten Teile abgeschnitten bzw. -gefeilt. Außerdem sind noch die drei Laternenimitationen abzunehmen und mit den angrenzenden Flächen bündig zu feilen. Beim Abtrennen der dreieckigen Teile ist Vorsicht geboten. Die Deckel der Noteinläufe müssen unversehrt bleiben, denn sie finden als Teil 3 wieder Verwendung. Ebenso kann bei vorsichtigem Abnehmen die Neuanfertigung des Teils 6 entfallen. Jetzt werden die Teile 1, 2, 4, 5, 6 (wenn erforderlich) 7, 8 und 10 aus 0,5 mm dickem Polystyrol ausgeschnitten und gemäß Zeichnung eingeklebt. Das Teil 10 muß dem durch das Abschneiden des hinteren Kohlenkastenteiles entstandenem Loch angepaßt werden.
Vor dem Einkleben des Teils 5 ist die obere Längskante des Kohlenkastens anzuschrägen, damit es sich bündig anlegt.
Ist der Klebstoff ausgehärtet, werden alle Klebstellen und Schnittstellen verschliffen. Sind noch Riefen oder Löcher zu sehen, empfiehlt es sich, sie mit Alkydharzspachtel erneut zu schleifen.
Jetzt werden die Noteinläufe (Teil 3) an den entsprechenden Stellen aufgeklebt und der Wassereinlauf Teil 9 (Lehmann-Teil) ebenfalls laut Zeichnung aufgeklebt. Steht kein entsprechendes Lehmann-Teil zur Verfügung, so ist das Teil 9 selbst herzustellen. Als Vorbild dafür dienen die Wassereinläufe des 2'2'T 34.
Sind alle Klebverbindungen ausgehärtet und verputzt, so kann das Tenderoberteil farblich nachbehandelt werden. Dazu eignet sich entweder schwarzer Spannlack oder verdünnter Rallye-Lack (mattschwarz). Vor dem Farbspritzen wird die vorhandene Tenderbeschriftung mit geeigneten Mitteln abgedeckt um sie zu erhalten, auch wenn nicht mehr alle Angaben darauf stimmen.
Vom Tenderunterteil werden die Achslagerblenden der linken Seite entfernt, da die Tender 2'2'T 32 keine zusätzlichen Luftbehälter aufwiesen. Vom zweiten Unterteil werden die Achslagerblenden der rechten Seite sauber herausgetrennt und anstelle der Blenden mit Luftbehälter in das erste Unterteil eingeklebt. Das Heraustrennen erfolgt am besten mit einem scharfen Messer, um möglichst wenig Material zu verlieren.
Da die Tender 2'2'T 32 Gleitlager für die Tenderachsen besaßen, sind die Rollenlagerimitationen durch passend zugefeilte Plasteteile bzw. durch aus Tender-Achslagerblenden von Loks der Baureihen 23, 24, 50 oder 55 gewonnene Gleitlagernachbildungen zu ersetzen (auf den Abbildungen ist dieser Umbau nicht ersichtlich).
Jetzt muß das Tenderunterteil noch farblich nachbehandelt werden. Das erfolgt mit signalrotem Reparaturlack, dem etwas braune oder schwarze Farbe zugesetzt wird. Zusätzlich werden die Zwischenräume zwischen den beiden oberen Stufen der Führerstandsaufstiegsleitern schwarz ausgelegt.
Abschließend wird der Beschwerungseinsatz des Tenders dem veränderten Oberteil angepaßt.
Sind alle Arbeiten erledigt, werden alle Teile wieder zusammengebaut und die Lehmann- oder Eigenbau-Loklaternen – entsprechend dem Einsatzzeitpunkt zwei oder drei Stück – angeklebt. Außerdem ist noch die Lok-Nummer an der Tenderrückwand anzubringen. Jetzt kann der fertige Tender an die dazugehörige Lok gekuppelt werden.

1



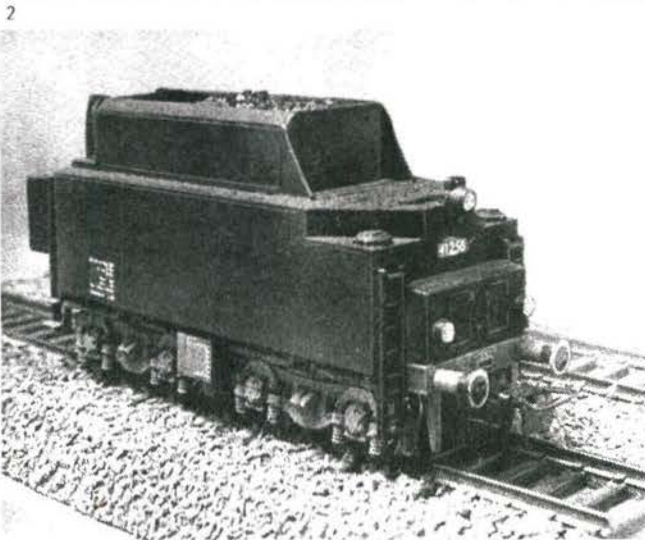
1 Alle zu entfernenden Teile des Tenders sind schraffiert dargestellt. Sie werden durch die in Abb. 2 dargestellten Einzelteile ersetzt.

2 und 3 Tenderansichten rechts und vorn links hinten. Einige Klebestellen sind noch nicht verspachtelt. Ebenfalls fehlen noch die Gleitlager-Imitationen an den Drehgestellen. Zu beachten ist bei diesem Umbau in jedem Fall, daß die Beschriftung – vor allem aber die Loknummer – verändert werden sollte.

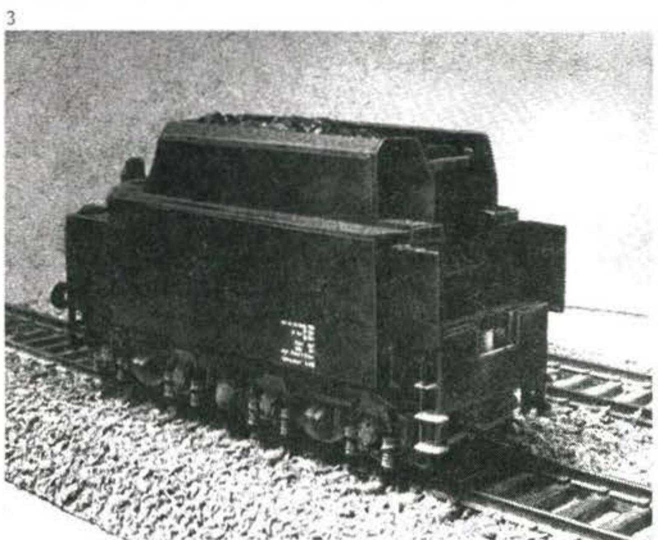
4 Die hier abgebildeten Einzelteile 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 10 müssen neu angefertigt werden. Sie sind im Maßstab 1:1 dargestellt.

Zeichnungen und Fotos: Verfasser

2



3



4

6 5 7 8 4 2

3 1 10 9

Teil 1 - 2x
(1x spiegelbildlich)
12
13

Teil 2 - 2x
4
18

Teil 4
1,5 1,5
12,75
10
24,5

Teil 5 - 2x
51
3

Teil 6 - 2x
kann bei vorsichtigem Entfernen auch vom 2'2'T34 übernommen werden
r 12
9,5
11,5
1
6

Teil 7 - 2x
Ecken mit r = 0,5 ausrunden
3,5
12,75
5,5
7

Teil 8 - 2x
13
6

Teil 10
6,5
24,5

Mitteilungen des Generalsekretariats

Um das Niveau der Tauschmärkte zu verbessern, beschloß das Präsidium am 7. Februar 1985, daß Modellbahntauschmärkte künftig nur noch von den Bezirksvorständen durchgeführt werden.

Neugründungen

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden neue gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

7404 Meuselwitz
Vors.: Wolfgang Sparbrod, Altenberger Straße 50

7101 Wachau
Vors.: Jürgen Wieduwilt, An der Hohle 47

3251 Rathmannsdorf
Vors.: Wilhelm Herkt, Schulstraße 20

8400 Riesa
Vors.: Michael Kotyrba, Straße der Freundschaft 2

Nur über Bezirksvorstände

Ab sofort sind alle Veröffentlichungswünsche über beabsichtigte Sonderfahrten, Ausstellungen u. ä. von den Arbeitsgemeinschaften *über die Bezirksvorstände* an das Generalsekretariat zu leiten. Direkt dem Generalsekretariat zugeleitete Angaben werden wieder zurückgesandt.
Diese Regelung ist notwendig, um die Mitwirkung und Unterstützung der Bezirksvorstände bei diesen Veranstaltungen sicherzustellen.
Helmut Reinert, Generalsekretär

Bezirksvorstand Cottbus

Am 18. und 19. Mai 1985 DMV-Sonderfahrten zum 100jährigen Streckenjubiläum Ebersbach (Sachs) – Sohland mit Lok 94 1292 und 86 1001. Fahrstrecke: Löbau – Großpostwitz – Wilthen – Oberoderwitz – Löbau. Löbau ab ca. 9.40 Uhr, Löbau an ca. 17.15 Uhr. Teilnehmerpreis: 16,– M Erwachsene, 10,– M Kinder bis 10 Jahre. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 12. April 1985 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 3. Im Fahrpreis sind enthalten: Programmheft und Fotoerlaubnis. Getränkeverkauf im Zug. Für ausländische Interessenten bietet VEB Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten an.

Tauschmärkte

1280 Bernau (b. Berlin) – AG 1/61

Am 24. März 1985 von 9–13 Uhr in Bernau (b. Berlin) im Saal der HOG „Steintor". Tischbestellungen bis zum 12. März an Herrn Grellert, 1297 Zepernick, Lahnstraße 16.

5800 Gotha – AG 4/62

Am 2. März 1985 von 9–13 Uhr im Speisesaal des VEB „Ratioprojekt" 5800 Gotha, Leninplatz 6. Tischbestellungen, unter Angabe der Tauschartikel, an: Reimut Rost, 5800 Gotha, Hans-Beimler-Straße 6.

EHRENTAFEL

Vom Ungarischen Modelleisenbahn-Verband wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt:

Wolfgang Hanusch, Niesky
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. Harald Kurz, Radebeul
Helmut Reinert, Berlin

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

2/1 Tausche: H0, E 11; E 42; E 499.2 gegen BR 64; 75; 84; 42.

2/2 Biete: div. H0-Dampflokmodelle u. a. BR 01, 03, 38, 41, 44, 42, 55, 57 (z. T. Eigenbau). Suche: Dampflokschilder (keine EDV).

2/3 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1975–1983; BR 55, SNCF. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1963–1965, 1971, 1973; „modelleisenbahner" 1952 u. 1953; BR 38, 81, 84; Lokschilder.

2/4 Suche: „Die Windbergbahn"; E 63 in H0.

2/5 Biete: $H0_e$-Material („technomodell"); Eisenbahnliteratur: „Das Mügelner Schmalspurbahnnetz"; Broschüre „Sä. VI K"; „Die Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg" u. a. Suche: H0-Lokomotiven; $H0_e$-Material (außer „technomodell"); Eisenbahnliteratur (u. a. „Steilrampen über den Thüringer Wald"). Nur Tausch bzw. Ankauf.

2/6 Biete: TT, Lok-, Wagen- u. Gleismaterial sowie BR 50, E 70, V 60 nur im Tausch gegen $H0_e$-Material (bes. Loks u. Wagen). Suche außerdem „Die Baureihe 44".

2/7 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1980, 1981. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1967; Kursbücher DR 1946–1949; BR 84, H0.

2/8 Biete im Tausch: H0, BR 42; 50; 80; 81; 84; 89. TT, E 70; Zementsilowg, H0. Suche in H0: BR 23; 91 u. Mitteleinstiegwg.

2/9 Biete: zweiachs. ged. Güterwg, Aufschrift: Brauerei Sternburg – Lützschena b. Leipzig, M. 1:10, Spurw. 144 mm, LüP = 610 mm. Suche: Personen- od. Güterwg. M. 1:14,4, Spurw. 100 mm od. M. 1:20, Spurw. 72 mm, auch altes Ind.-Mat.

2/10 Suche: Rehse-Baupläne od. Baupläne für H0, gleicher Qualität (auch leihweise).

2/11 Biete: größeren Posten Drei-Leiter-Gleise (00) von PRIMUS; Alu-Puffer (0); Ms-Räder (00) ∅ 14:11 mm; Alu-Radsätze ∅ 14:11 mm (00); Achshalter (00, H0) Zinn, Blech; 0-Wagen-Gehäuse (Zink-Spritzguß) (0), HERR.

2/12 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1977; „Modellbahn-Bauten"; alte NV-Fahrpläne; Chronik Cottbuser Straßenbahn; NV-Fotos, Schwarzweiß; ged. u. off. Güterwg der ersten PIKO-Produktion. In H0: Gehäuse E 44; Gehäuse E 11; Gehäuse E 499; Gehäuse BR 110; in TT: BR E 70, grün; Bausatz E 70 (Rahmen def.); Straßenbahn-Modelle 1:100. Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Baureihe 44"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Chronik 50 Jahre Straßenbahn"; zur Erarbeitung einer Chronik für die Stralsunder Straßenbahn Bildmaterial u. a., schriftl. Unterlagen; in H0: Triebgestelle E 44, E 11, E 42. In TT: Drehscheibe; BR 01; 24. Straßenbahn-Modelle 1:87 od. 1:120 (nur Tausch); NV-Fotos, schwarz-weiß; Loks, Wagen u. a. Material in I.

2/13 Biete: 3 Altenberger; 4 Selbstentladewg.; 4 Langenschwalbacher (alle 3 Var.) in H0. Suche: „Auf kleinen Spuren"; „Modellbahn-Anlagen 1, 2".

2/14 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn"; in H0: 6 versch. Mod. Reisezugwg; Triebtender BR 41. Suche: H0, BR 66; Förderbänder; Rollbehälter DR; „Ellok-Archiv", „Diesellok-Archiv".

2/15 Biete: H0, BR 23, 50, 91; Wagen Bauart „Altenberg"; $H0_e$-„technomodell"-Fahrzeuge; 3teil. ETA „Wittfeld"; 1 Paar Weichen STADTILM; div. Eisenbahnliteratur. Suche: Nenngr. 0, E 44 u. Fahrzeuge v. STADTILM; $H0_m$-Fahrzeuge v. HERR.

2/16 Biete: TT, BR 35, 56, 86, 92, 110, 130, 103; Reise- u. Güterzugwagen; div. Zubehör; Eisenbahn-Jahrbücher 1972, 1977; „modelleisenbahner" 8/67, 8–12/68, 6–12/69; „Modellbahn-Praxis" 1–3, 5, 7, 9–14. Suche: H0-Fahrzeuge (Dampflok-Länderbahn bevorzugt). Nur Tausch!

2/17 Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald".

2/18 Biete: N, BR 65, 55; Eisenbahn-Jahrbuch 1980; „Baureihe 01"; „Atlas Lokomotiv" Band 5; „Oldtimer auf Schienen". Suche: TT, T 334; „Die Windbergbahn"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Baureihe 44".

2/19 Biete: „Vom Vorbild zur Modellbahn"; „Fahrbetrieb auf der Modellbahn"; „Modelle selbst gebaut"; „Eine richtige Modellbahn soll es werden"; „Bahnhöfe auf der Modellbahn"; „Kleine Eisenbahn – TT"; Signalbuch v. 1958; HERR-Schmalspurlok (def.); Lokschild 01, 94, 50, 52.

Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; BR 94, 95, 44, 57, 62, 52, 42, 39, 92.

2/20 Biete: H0, BR 64, 86, 89, 91. TT: BR 110; MY 11 (DSB). Suche: H0, BR 23, 84, E 94; ESPEWE-Straßendampfwalze; „modelleisenbahner" 1/1979; PERMOT-Getriebemotoren, 16 V; Loks u. Wagen in $H0_m$ u. $H0_e$.

2/21 Biete: div. Material in H0: Wagen; BR 01, 89, 64, 55, 120; SKL; Kfz; Figuren; Bausätze; Gleismaterial; Weichen; Signale; Modellbahnkataloge; Eisenbahnkalender 1976, 1980–1983; Fotos, WPK, Schwarzweiß; Dampf-, Diesel- u. Elloks; div. Zeitschriften „modelleisenbahner". Suche: „Baureihe 01"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Kleine Eisenbahn – TT".

2/22 Biete: „Bahnland DDR"; „Modellbahn-Bauten"; $H0_e$-Kesselwagen („technomodell"). Suche: H0, Tender od. Tendergeh. für BR 50/BR 23; Wannentender od. Wannentendergeh.; Radsätze BR 23.

2/23 Biete: div. Fotos BR 41, 50. BR 55 in H0. Suche: Fotos v. 03 1020, 03 1074, 52 8070 (ohne EDV).

2/24 Biete: H0, BR 50, 118, 120, VT 70 DB, blau/silber. Suche: H0, BR 42, 80, 84, 91, VT 135; $H0_m$ (HERR); Lokgehäuse, Wagen, Rollwagen (auch defekt), Kupplungen, Drehgestellblenden. Suche: 0, Lok T 55 (ZEUKE); „Schiene, Dampf und Kamera".

2/25 Biete: „Dampflok-Archiv 4"; „Planung u. Organisation im Eisenbahnbau"; „Modellbahn-Elektronik"; „Fahrbetrieb auf der Modellbahn"; „Modellbahn-Signalbuch"; „Bahnhöfe auf der Modellbahn"; „Umbezeichnungsplan der DRG Bd. 1,2"; „125 Jahre Bw Meiningen"; in H0: ES 499; in TT: BR 107 (DR); V 36 (DB). Suche: „Dampflok-Archiv" 1,3; in N: BR 55 (auch defekt od. Ersatzteile).

2/26 Biete: H0, BR 55 (grün); 89, 91, 106. Suche: Eigenbaufahrzeuge in N sowie Briefmarken mit Eisenbahnmotiven.

2/27 Biete: große TT-Sammlung, Loks u. ca. 200 Wagen, sowie viel Industrie- u. Umbauzubehör Suche: Vorkriegsmaterial in 0. Nur Tausch bzw. Kauf.

2/28 Biete: Broschüre „89 1004"; Schild Rbd Dresden; Eisenbahn-Jahrbücher 1974–1977, 1979; Jahrbücher d. Schiffahrt 1967–1969; BR 91 (H0); BR 65^{10} (N); Zeitschrift „Schienenfahrzeuge" Jahrg. 1973, 1975, 1977–1979. Suche: BR 84 (H0); Schmalspurmaterial in $H0_m$ von HERR; „Baureihe 44".

2/29 Suche: „modelleisenbahner" 1–4/1952.

2/30 Biete: DRG-Umzeichnungsplan von 1925, Band I, II; Eisenbahn-Jahrbuch 1981, 1983; „Modellbahn-Bauten"; „Lexikon Modelleisenbahn"; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; Eisenbahn-Jahrbücher 1973 u. vor 1972; Kursbücher vor 1970 (auch leihw.); in TT: BR 110 u. Gehäuse für BR 118 (neue Ausf.)

2/31 Suche: Bilder vom Bahnhof Barthmühle (nach 1945) auch leihw.; in H0: BR 01^5 (Speiche/Kohle), 24, 64, 66, 75 DR, 84, VT 33.

2/32 Biete: H0, 01^{0-2}, 03^{10} Reko, 106 u. Wagen Bauart „Altenberg". Suche: H0, E 18, E 19, E 04, E 94.

2/33 Biete: „Kleine Eisenbahn – ganz groß"; „Ellok-Archiv"; „modelleisenbahner" 6–10, 12/1964; 10/1966; 1, 3, 5–8, 11/1971; 2, 5, 7–12/1972; in TT: BR 81, 92. Suche: „modelleisenbahner" 8, 10/1965; 1, 2, 8/1967; 2, 11/1969; 4/1970; 1, 10/1976; 12/1979; in H0: VT 135 sowie Dampflokomotiven.

2/34 Biete: Dampflokschilder 03 2154-7, 52 1418-4, 65 1070-5, 50 3580.

2/35 Suche: Kursbücher bis 1970 sowie Eisenbahn-Jahrbücher bis 1970 und von 1975–1979.

2/36 Biete: Kursbücher DR u. mehrerer europ. Bahnverwaltungen sowie „modelleisenbahner" 11/1975; 3, 4, 9, 12/1979; 1, 8/1980; 3, 4, 6, 9, 11/1981; 1–8/1982; 10–12/1982; 1–9, 11–12/1983; 1–7/1984.

2/37 Biete: H0, E 63; 80 (def.); TT: 2× E 499 ČSD; V 36; V 200; T 334 DSB; 1 Schnellzugwg ČSD; 3 Schnellzugwg (silber); 1 Kesselwg ARAL (orange); Umzeichnungsplan der DRG; „Die Dampflokomotive"; „Kleine Eisenbahn TT"; Bilder von der Eisenbahn 2, Postkartenmappen von Schmalspurbahnen; „modelleisenbahner" 10/1983. Suche: TT, V 36 (grau); V 75; V 180; 118; E 70; 50.40; ZEUKE-Schnellzugwagen; Kesselwagen ARAL (blau); offene, geschl. Kühl- u. Verschlagwagen mit u. ohne Bremserhaus; Säuretopfwagen; Klappdeckelwagen; Oldtimerpersonenwagen; Bahnsteigwagen; Pferdewagen; ZEUKE-Pkw; „modelleisenbahner" 1, 2/1983.

2/38 Biete: BR 194 (TT); elektron. Fahrpult; Regeltransformator „Weltra" Typ Rt 85/OW; dreiteil. Doppelstockeinheit in 0; Dreileiterschienen, 3 m, im Kreis, in 0 sowie 2 Weichen in 0 (alles STADTILM). Suche: In N: Dampflok; in TT: Literatur über Landschaftsgestaltung.

2/39 Suche: „modelleisenbahner" 1952–1959 u. alle Sonderhefte, Heft 5/1960; „Modellbahn-Praxis" 1, 4, 5; Triebfahrzeuge in TT; E 70; Dampfmaschinen und -zubehör.

2/40 Biete: Literatur, Kataloge. Suche: Dias, Fotos vom Jubiläum 100 Jahre Hainsberg – Kipsdorf, 100 Jahre Radebeul Ost – Radebeul, Wolkenstein – Jöhstadt, Dias vom Bahnhof u. Strecke bei Rabenau u. Spechtritz.

2/41 Biete: H0, BR 42; 50. TT: Drehscheibe; E 70 (def.). N: BR 55; 65; 89 (Eigenbau); 180; NOAB Diesellok; div. Gleise u. Wagen. Eisenbahn-Jahrbuch 1982; „Rangierbahnhöfe". Suche: BR 84 (HRUSKA); BR 99 m. allen Wagen u. Rollwagen (HERR); BR 58; 94; E 18; E 94 (REHSE) Bausatz; „Die BR 44"; „Ellok-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „modelleisenbahner" 1/1952 bis 12/1961. Nur Tausch!

2/42 Suche im Tausch für Eigenbau-Dampflokmodelle in H0 u. $H0_e$ rollendes Material u. Zubehör von Blechspielzeug aus d. Vorkriegszeit von „MÄRKLIN" u. „BING" in 0, I, II. Suche im Tausch für and. div. Eisenbahnliteratur u. ältere Eisenbahn-Jahrbücher sämtliche Titel der Reihe „transpress-Verkehrsgeschichte" sowie „Die BR 01"; „Die BR 44"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Bahnland DDR" usw. Biete: Einzelhefte „modelleisenbahner" 10–12/1961, 1/1975, 12/1976, 1–8/1977 sowie noch 7/1977, 11/1978, 1–4 u. 6–12/1980 sowie noch 2 u. 7/1980, 3 u. 8/1981, 7/1983. Suche: Einzelhefte „modelleisenbahner"; Jahrg. 1966, 1967, 1970 vollst.; 4/1978, 5/1980, 5/1981, 5, 8, 12/1982, 1–7, 11/1979, 5, 8, 9, 12/1983, 3/1984.

2/43 Biete: N, versch. Dampflokgehäuse; Güterwagenoberteile; Triebwagengehäuse; „Chronik einer Schmalspurbahn". Suche: N, Triebwerk BR 55, 65; Wagenachsen; Güterwagendrehgestelle; Broschüre „S' Meißner Bimmelbahnel". Nur Tausch!

2/44 Biete: Eisenbahn-Literatur u.a. „Dampflok-Archiv", „Verkehrsgeschichte". Suche: „Die BR 44; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Lokomotiven der ehem. Staats- u. Privatbahnen" u.a. Eisenbahn-Literatur; Eisenbahn-Poster; rollendes Material in TT.

Am 21. Januar 1985 verstarb im 64. Lebensjahr nach langer, schwerer Krankheit das Mitglied des Präsidiums unseres Verbandes

Heinz Bernhardt

Träger der Pestalozzi-Medaille in Bronze, Silber und Gold; der Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn sowie der Ehrennadel des DMV in Silber.
Wir verlieren einen stets einsatzbereiten Funktionär, der sich besonders um die Einbeziehung Jugendlicher in unsere Verbandstätigkeit verdient gemacht hat.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche die Jahrgänge 1 bis 30 der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner".
Bergemann, 1220 Eisenhüttenstadt
Lilienthalring 18

Suche BR 84 u. 91 zu kaufen, auch Tausch gegen ESPEWE Sammlg., 140,– M.
Köthe, 6500 Gera
Herderstraße 20a

Suche H0-Loks, Straßenfahrzeuge, Pilz-Gleismaterial.
Biete „Die Brandenburgische Städtebahn", Motor-Jahrbuch 1964 u. 65.
K. Narr, 9900 Plauen
Paul-Theuer-Straße 7

Verk. Modellbahn- u. Elektronikliteratur, 30 Bücher, je 10,– M, alle Jahrg. „Modelleisenbahner" u. „Funkamateur", je 20,– M, Modellbahnelektronik, 1,– bis 50,– M, gr. Bahnhofsstellpult für 6 Fahrtrafos, 200,– M.
Friedel, 1147 Berlin
Golzower Straße 25
Tel.: 5 27 68 94 n. 18.00 Uhr

Biete H0 BR 24, 36,– M; BR 64, 30,– M; BR 75 sächsische oder DR, 41,– M; Verbrennungs-Triebwagen VT 135 ČSD, 25,– M; Lok-Gehäuse, BR 89, 8,– M.
Suche BR 03, orig. PIKO (nur Tausch, m. Wertausgleich).
Werner Schmidt, 4415 Zörbig
Platz des Volkes 24

Verkaufe „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1958–1983, f. 272,– M; „Modelleisenbahn-Kalender" 1962–1980/82/84, f. 88,– M, u. 1975/77/78, f. 12,– M
M. Frenzel, 6903 Camburg
Semmelweisstraße 15

Biete Eisenbahn-Jahrbuch 1974–80, je 15,– M; Stereo-Schallplatte BR 01–99, je 15,– M.
Suche „Schiene, Dampf und Kamera".
D. Kowarschik, 5080 Erfurt
Dornheimstraße 18

Suche zu kaufen H0 BR 52 mit Wannentender, BR 44 mit Öltender (Eigenbau) beides original u. in techn. u. optisch einwandfreiem Zustand.
R. Weißhaupt, 5500 Nordhausen
Hohensteiner Straße 21

Verkaufe „Der Modelleisenbahner" 1955 bis 1969 und biegs. Welle für Multimax, 46,– M.
Suche Lichtmühle.
Thieme, 8020 Dresden
Zschertnitzer Weg 20

Biete „Li. u. re. der kleinen Bahnen", Transpress-Lexikon „Modell-Eisenbahn, Über den Rennsteig – Von Sonneb. nach Probstzella", „Modellbahn – Pflege u. Reparatur", Straßenb.-Archiv 1.
Suche Barthel „Eine richtige Modellbahn soll es werden", „Modellbahn Landschaftsgest.", Hornb./Kohlb. „Modelle selbst gebaut" sowie Schmalspurb.-Archiv, „me" Jg. 76, 77, 78 u. sonstige Literatur.
Jörg Schlößinger, 9800 Reichenbach
Rosenstraße 3

Biete Eisenbahn-Jahrb. 1975, 81, 83, 84, „Spreewaldb.", „Windbergb.", „Rübelandb.", Handb. Tfz-Dienst, Strecken-Diesell., Leipzig-Dresdner Eisenb.-Comp., Schmalsp.-Arch., Dampflok-Archiv 4, Baureihe 44, Straßenb.-Archiv 2.
Suche Diesellok-Archiv, 3. Aufl., Broschüren ü. sämtl. IK, VIK, „Das Mügelner Schmalspurnetz", „Waldeisenbahn Muskau", Mosel-Ortmannsdorf u. a., in H0 BR 58 (Eigenb.), 84.
K. Meißner, 5322 Bad Sulza
Am Gradierwerk 5

Biete „Windbergb.", „Selketalb.", „Leipzig-Dresdner EB", Schmalspurb.-Archiv, Dampflok-Archiv 4, Eisenb.-Jahrb. 1978, 79, 80, 81 u. a.
Suche „Sonneberg–Probstzella", „Muldenthal-EB", „Schmalspurb. d. OL", „Überschienung d. Alpen", „Schmalspurb. in Sachsen" u. a., Liste anfordern! Nur Tausch.
St. Schubert, 9620 Werdau
Bertolt-Brecht-Straße 21

Biete Muldenthal-Bahn, Lpz.-Dresden Eisenbahn, Windbergbahn, Überschienung d. Alpen, Probstzella–Sonneberg u. d. Br. 95, Bahnland DDR, Dampfl.-Archiv 1 u. 4, Schmalspurb.-Archiv, Straßenb.-Arch. 2 u. 3, Eisenb.-Jg. 82 u. 84; BR 44, TT: Silverl.-Wagen, T 334, Tank-Anh. 12,– M. Suche Schiene, Dampf u. Kamera, Reisen m. d. Dampfbahn, Schmalspurb. d. Oberlausitz, Pionier- u. Ausstellungs-B., Harzquer- u. Brockenb. Fahrzeuge TT außer BTTB.
Zuschriften an: Schulze, 7050 Leipzig, Riesaer Straße 39

Biete H0 BR 01, 38, 41, 66, 75, 80, 86, 106, 110, 118, VT 137 3tlg., M 61, Städteexpreßwagen, v. 50,– bis 200,– M.
Suche H0 BR 84, 89, 91, E 18 (Eigenb.) sowie H0m Loks u. Wagen (mit Wertausgleich).
Zuschriften an:
Stöbe, 4200 Merseburg
Schillerstraße 39

Biete H0 BR 106, 60,– M, BR 91, 50,– M, BR 86, 46,– M, BR 80 (einf.) 20,– M, transpr. „Windbergbahn", 12,– M. Dampflok-Archiv 1, 3, 4, rote Ausf., je 19,80 M, Dampflok-Archiv 4, 2. Aufl., je 19,80 M, „me" 82/83, ungeb.
Suche H0 Bausatz ETA 177 DB, VB 140, DB, VB 140 DR (BJ. 33), Rekowagen grün, BR 84, auch ohne Gehäuse, transpr. BR 44, MPSB, Ellok-Archiv, 5. Aufl.
Zuschriften an:
Peter Kasperzek, 8360 Sebnitz
Friedhofstraße 1

Biete Entw. d. Dampfmaschine (siehe ME 6/83), „Links und rechts der kleinen Bahn", Eisenbahn-Jahrbuch 1984, Dampflok-Archiv 4, Straßenbahn-Archiv 3, „Bilder v. d. Eisenb.", Teil 1 u. 2, „Rügenschen Kleinb.", „Windbergb.", „Der Modelleisenbahner" 12/63, 7/68, 2/69, 6/69, 1/70, 1, 2, 3, 5/71, 6–12/72, Modellb.-Praxis 11–14.
Suche „Der Modelleisenbahner" 11/53, 2/57, 5/57, 8/59, 12/61, 1/72, 10/73, Beleuchtungsgenerator u. Dampfentwickler, auch Bauanleitung, 1 Rollw.-HERR, Schmalspur-Archiv, Schmalspurb. in Sachsen, Lokomotiven d. alten deut. Staats- u. Privatb., MPSB, Mügelner Schmalspurnetz, BR 01 u. 44.
Granda, 4900 Zeitz
August-Bebel-Straße 75

Biete Ellok-Archiv, 5. Aufl., Schmalspurbahn-Archiv, 2. Aufl., Dampflok-Archiv, Bd. 4, 2. Aufl., Straßenbahn-Archiv, Bd. 2, „Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie", „Die Brandenburgische Städtebahn", „Die Überschienung der Alpen", „Links und rechts der Kleinen Bahnen", „BR 44", „Schmalspurbahnen in Sachsen", Eisenbahn-Jahrbuch 1984, „Als die Züge fahren lernten", „Lokomotiven alter deutscher Bahnen", „Dampflok in Glasers Annalen 1920–30", Modelleisenbahn-Lexikon, „Modellbahn – Pflege u. Reparatur".
Suche Diesellok-Archiv, Triebwagen-Archiv, „Die Rügensche Kleinbahn", „Schiene, Dampf u. Kamera", Bd. 2, Dampflok-Archiv, letzte Aufl., Straßenbahn-Archiv, 1. Aufl.
Zuschriften an:
M. Wilk, 9438 Johanngeorgenstadt
Schwarzenberger Straße 91

XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb, Niesky 1984







Lok 38 2471 (TT) von Ralf Uhlmann (DDR), Kategorie A 1, 94 Punkte, 1. Preis

Lok 41 105 (H0) von Otwin Schönau (DDR), Kategorie A 2, 90 Punkte, 2. Preis

Ty 42 der PKP (TT) von Jerzy Rorbach (VRP), Kategorie A 2, 85 Punkte

BR 80 (I) von Hans Eck (DDR), Kategorie A 3, 96 Punkte, Sonderpreis

Fotos: W. und J. Albrecht, Oschatz



Modelle der Kategorie C fanden während des XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbes ebenfalls großes Interesse. Oben: Bahnhof Neudorf (C. Brogsitter, DDR); unten: Bahnhofsgebäude Pfefferkuchenwalde (Uwe Günter, DDR).

Fotos: W. und L. Albrecht, Oschatz